Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus. In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 17) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Meseritz bei Ph. Matthias.

Posener Zeitung.

Neunundachtzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus. In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien: bei G. L. Daube & Co., Haasenstein & Vogler, Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank".

Nr. 53.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Sonnabend, 21. Januar.

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1882.

Deutscher Reichstag.

30. Sitzung.

Berlin, 20. Januar. 11 Uhr. Am Tische des Bundesraths: Bitter, Burchard u. A.

Auf der Tagesordnung steht die zweite Berathung des Gesetzentwurfs betr. den Beitrag des Reiches zu den Kosten des Anschlusses der freien und Hansestadt Hamburg an das deutsche Zollgebiet. (Referent Abg. Staudy.)

Die Kommission hat einen neuen § 1 an die Spitze des Gesetzentwurfs gestellt, welcher lautet: „Auf das Freihafengebiet der Hansestadt Hamburg, welches durch den Antrag derselben auf Einschluß in die gemeinschaftliche Zollgrenze nicht berührt wird, findet Art. 34 der Reichsverfassung fortdauernd Anwendung."

Dieser Art. 34 lautet: „Die Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebietes bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen."

Dem § 1 der Kommission beantragt Abg. Hänel als besonderes Alinea hinzuzufügen:

„Die von der See nach dem Freihafengebiet Hamburgs und von diesem nach der See gehenden Schiffe bleiben von jeder zollamtlichen Anmeldung und Abfertigung befreit, wenn dieselben unter Zollflagge oder -Leuchte transitiren.

Die zur Durchführung dieser Anordnung erforderlichen Kontrolmaßregeln beschließt der Bundesrath."

Abg. Hänel: Mein Antrag ist lediglich durch materielle Gesichtspunkte hervorgerufen. Die Absicht, Hamburg eine beschränkte Freihafenstellung zu gewähren, wird nur erreicht, wenn in Bezug auf die Zollbehandlung auf der Unterelbe ganz bestimmte Festsetzungen gemacht werden. Die Beibehaltung eines Freihafengebiets von Hamburg unter Anwendung unserer gewöhnlichen Zollkontrolle auf der Unterelbe ist ein absoluter Widersinn. Die letztere vernichtet die erstere, und wer diese Zollkontrolle beibehalten will, wirft ganz einfach 40 Millionen ins Wasser; es ist nothwendig, daß überhaupt keinerlei im Sinne des Gesetzes stattfindende Zollkontrolle auf der Unterelbe für die nach dem Freihafen passirenden oder nach See gehenden Schiffe eintrete. Jede Erschwerung durch neue Maßregeln auf der Unterelbe wäre eine Gefährdung der Freihafenstellung, jede Abänderung bisher bestehender Maßregeln bedürfte der ernstesten und reiflichsten Erwägung. Kein Parlament der Welt würde in solchem Falle 40 Millionen bewilligen, ohne die sichernden Maßregeln, die Bedingung für den Werth des zu bringenden Opfers, fixirt in den Text des Gesetzes aufzunehmen und sich sein Recht vorzubehalten für den Fall, daß an diesen Maßregeln geändert wird. Auch würde keine Regierung der Welt eine solche von dem bewilligenden Parlament geforderte Bedingung ablehnen. In der Kommission erklärten die Vertreter des Bundesraths in Bezug auf diesen meinen Antrag ganz einfach: nein, das ist unmöglich, denn mit der gesetzlichen Fixirung greift ihr in das Verwendungsrecht des Bundesraths ein, das er nach seiner Auffassung verfassungsmäßig hat und eure Opposition kann zum Konflikt führen. Damit entstand erst die weitere Frage: ist denn der Bundesrath überhaupt zur Feststellung der Maßregeln, die er in dem bekannten Regulativ in Bezug auf die Unterelbe getroffen hat, einseitig und im Verordnungswege befugt? —, der natürliche Gang der Bewegung wurde durchbrochen und eine Kontroverse zwischen Bundesrath und Parlament geschaffen. Das konnte nach dem Gang der Entwickelung der Hamburger Frage, die durch die Art des Vorgehens zu fortwährenden Konflikten, Streitigkeiten und Verfassungsbedenken führen mußte, freilich nicht überraschen. Hat doch Hamburg seinen Antrag auf theilweisen Eintritt in das Zollgebiet lediglich gestellt, weil es unter Pression stand. (Sehr wahr! Widerspruch.) Der Herr Reichskanzler hat bei der ersten Lesung dieser Vorlage ausdrücklich konstatirt, daß er derartige Pressionen angewendet und sich dazu berechtigt und verpflichtet gehalten habe. Diesen Pressionen ist Hamburg gewichen und wir haben gegen eine solche Methode von Anfang an den energischsten Widerstand geleistet, weil wir erkannten, daß diese Methode der Pressionen, wie gegen Hamburg, so auch nothwendig gegen den Reichstag zur Schmälerung und zum Verzicht auf seine verfassungsmäßigen Rechte zur Anwendung kommen müsse. (Sehr richtig!) Diese Voraussicht hat sich durchweg bewahrheitet. Punkt für Punkt ist der Reichstag, wie Hamburg selbst, unter eine Reihe von Pressionen gestellt worden, um auf verfassungsmäßige Rechte, mögen sie sicher gestellt oder zweifelhaft sein, zu verzichten. Die Einverleibung der Unterelbe konnte nach der Meinung sehr vieler Reichstagsmitglieder nur im Wege des Gesetzes erfolgen, ein bestimmter Rechtsstreit lag vor, — der Bundesrath ist souverainement über diesen Rechtspunkt hinweggegangen, er hat via facti ohne Weiteres ganz einseitig diese Elbgrenze festgestellt und dabei nicht einmal den milderen Antrag Windthorst's, der die Majorität fand, respektirt, der dahin ging, von allen einseitigen Maßregeln in Bezug auf die Einverleibung der Unterelbe absehen zu wollen, bis die Verhandlungen über den Zollanschluß Hamburgs, die damals schwebten, abgeschlossen seien. Ist etwa jetzt in diesem Augenblick, war am 1. Januar die Sache definitiv erledigt? Der preußische Finanzminister hat neulich so obenhin gesagt: ja wohl, sie war definitiv erledigt. Das ist einfach unrichtig. Der Antrag von Hamburg ist ein bedingter, bedingt durch unsere Zustimmung, er tritt in Wirksamkeit, wenn dieser Gesetzentwurf Gesetz ist. Aber schon vorher dekretirte der Bundesrath souverainement vom 1. Januar ab den Anschluß der Unterelbe. Das heißt in einer schweren Streitfrage via facti unter einseitiger Ausnutzung scheinbarer Verfassungsbefugnisse vorgehen. (Sehr richtig; links.) Das Pauschquantum, welches Preußen für die Einverleibung der Unterelbe forderte, trat in einer ganz besonderen Gestaltung an uns heran. Bisher hatte das Pauschquantum noch nie die sämmtlichen Kosten der betreffenden Einrichtung gedeckt, dieses aber sollte nicht allein sämmtliche Kosten, sondern auch die einmaligen Ausgaben decken. Um zu prüfen, ob dieser außerordentliche Vorgang mit Gesetz und Verfassung vereinbar sei, wurde von der Budgetkommission die Vorlage dieses preußischen Pauschquantums beantragt, damit es mit Artikel 16 des Vertrags von 1867, mit den Bestimmungen der Reichsverfassung und den bisherigen Usancen des Bundesraths verglichen werde. Da diese Vorlage nicht erfolgt ist, weiß Niemand, ob die Uebereinstimmung bestehe. Auch hier geht der Bundesrath via facti uns gegenüber vor und führt unsere Kontrole und Bewilligungsrechte auf ein Minimum, in dieser Beziehung geradezu auf ein Nichts, zurück. Wir konnten hiergegen nichts anderes thun, als eine allgemeine Rechtsverwahrung einlegen, mit der wir erklären wollen, daß auch dieser Fall dem Bundesrath und seiner verfassungsmäßigen Stellung in Rechnung gestellt werden solle. Bei dem vorliegenden Punkte fragt es sich, ob der Bundesrath zu den Zollverwaltungsmaßregeln berechtigt gewesen, welche er durch sein Regulativ in Bezug auf die Unterelbe geschaffen hat. Auf juristische Deduktionen will ich mich nicht einlassen. Ich bemerke daher nur, daß eine unbefangene Untersuchung der Sache mich hat zu dem Resultat gelangen lassen, daß der Bundesrath verfassungsmäßig und nach Maßgabe des Zollgesetzes von 1869 nicht berechtigt war das betreffende Regulativ für die Unterelbe ohne unsere gesetzliche Ermächtigung zu erlassen. Wer die Gegengründe, die der Bericht gleichfalls enthält, ohne Vorurtheil auf sich einwirken läßt, der wird von ihnen nur den Eindruck empfangen, daß sie von der künstlichsten Art sind und den Sinn des Gesetzes gerade zu verkehren. Mir scheint es, als ob man mit ihnen nur bemüht gewesen sei über die Streitfrage hinwegzukommen und sie so sehr als möglich ins Unklare zu stellen gesucht habe. Man konnte dann sagen, die Sache ist mindestens zweifelhaft, und darum untersuchen wir die Sache nicht näher und gehen einem Konfliktsfall leichten Herzens aus dem Wege. Das ist der Eindruck, den ich als Jurist empfangen habe. Auch in dieser Streitfrage, ist der Bundesrath via facti vorgegangen; souverainement hat er auch hier erklärt: ich bin im Besitz so ausgezeichneter und ausgedehnter Regulativmaßregeln gerade auf dem Gebiete des Zollwesens, daß ich auf dieselben gestützt auch diesen Fall ohne Weiteres für mich in Anspruch nehmen kann. Auch das nenne ich wieder via facti ohne die genügende Rücksicht auf diesen Faktor der Gesetzgebung vorgehen. Da sehen Sie die Methode, welche auch uns überall geschädigt hat. Der Bundesrath erläßt, aus allgemeinen Interpretationen heraus in einseitigster Weise die gesetzlichen Klauseln interpretirend, eine allgemeine Verordnung, die für ihn den Besitzstand bildet, und dann erklärt er: wer mir diesen Besitzstand bestreitet, der macht einen Konfliktsfall; in dem Augenblicke, wo ich mich erst in den Besitz dessen gesetzt habe, kann ich mit Recht sagen, wer mir ihn bestreitet, der erhebt eine Verfassungsfrage, wer eine Verfassungsfrage erhebt, der ist ein leichtsinniger Politiker. Mit diesen allgemeinen Redewendungen verscheucht man ängstliche Gemüther, macht die Sache unklar, die Rechtsfragen werden in die allgemeine politische Situation verwoben und der Bundesrath geht dann mit dieser Methode als Sieger hervor. Nun weiß ich recht gut, daß hinter dem Bundesrath der eigentlich bestimmende Faktor steht, daß für diesen ganzen Zustand materiell eigentlich niemand anders als der Reichskanzler verantwortlich ist. (Sehr wahr! links.) Der Bundesrath befindet sich dem Reichskanzler gegenüber in einer durchaus prekären Lage. (Heiterkeit links.) Aber hier liegt gerade das Unglück. Die Folgen dieser Methode fallen auf den Bundesrath selbst zurück und ich sehe in der Facilität, mit der er den Intentionen des Reichskanzlers nachgiebt, eine Verkennung seiner verfassungsmäßigen Stellung, die eine sehr penible ist. Auf der einen Seite ist er der uns gleichberechtigte gesetzgebende Faktor, aber auf der anderen ist er viel mehr, hier spielt er den Souverän, etwas von Reichsregierung und von diesem Standpunkt aus sehen wir eine ganze Summe von Verordnungsrecht und regulativen Gewalten auf ihn gehäuft. Das ist ganz unnatürlich, denn der Bundesrath, der uns gegenüber in einem vollkommen unverantwortlichen Verhältniß steht, zieht durch seine Beschlüsse fortwährend die Grenze zwischen Gesetzgebung und Verordnungsrecht. Die Verantwortlichkeit ist gerade deshalb wirksam, damit jene Grenze innegehalten wird. Das fällt beim Bundesrath weg, und deshalb ist nichts gefährlicher, als wenn diese Stellung des Bundesraths einseitig ausgenutzt wird. Er muß von diesem Vorrechte um so vorsichtiger Gebrauch machen, als es keine monarchische Institution ist. Der Ausdruck für die monarchischen Traditionen liegt im Kaiser, und wenn der Bundesrath fortwährend durch hervorgeholte Streitfragen seinen natürlichen Wirkungskreis überschreitet, so wird die Folge einer solchen mißbräuchlichen Anwendung seiner Stellung die Zerreibung des Bundesraths zwischen dem monarchischen Element, dem Kaiser, und den konstitutionellen Anforderungen des Reichstages sein. (Sehr wahr! links.) Diese Gefährdung des Bundesraths liegt allerdings materiell auf der Verantwortlichkeit des Reichskanzlers; aber zur Zeit muß ich den formellen Standpunkt vertreten, und von ihm aus sage ich: der Bundesrath hat in der Hamburger Frage die Grenzen seines Verordnungsrechts wiederholt unter Beeinträchtigung unserer Rechte überschritten, auch hier, wo er einseitig dieses Regulativ erlassen hat. Ich gebe durch meinen Antrag den Anhalt zur Sühne dieses Einbruchs in unsere Rechte. (Beifall links.)

Abg. v. Kleist-Retzow: Die Vereinbarung über den Eintritt Hamburgs ist ein großartiger Akt nationaler Politik. Auf der einen Seite Sicherstellung des Freihafens und Wahrung des Welthandels, der auf diese Weise auch dem Reiche zu Gute kommt, auf der anderen enge Verbindung Hamburgs mit dem deutschen Hinterlande. In Hamburg selbst herrscht darüber allgemeine Zufriedenheit. Die Gewerbekammer, die Handelskammer haben den Vertrag auf das Freudigste begrüßt als eine neue Quelle von Hamburgs Wohlstand. Steht da die Reichsregierung nicht groß da, wenn sie voraussah, welche Haltung Hamburg zum Anschluß nehmen werde? Herr Hänel hat zunächst geltend gemacht, daß Deutschland das verfassungsmäßige Recht habe auf ein einheitliches Zollgebiet. Die einzige Schranke, welche dieser Einheitlichkeit entgegenstand, ist nun beseitigt, und auch die Herren auf jener Seite sollten sich freuen, daß Deutschland nunmehr auch wirthschaftlich geeinigt ist. Wir glauben, daß in dieser Frage sittliche, wirthschaftliche und verfassungsmäßige Prinzipien in Frage kommen, und aus diesen Rücksichten sind wir dankbar dafür, daß wir die Vorlage haben. Sie, meine Herren (links), wollen Hamburg für seine gegenwärtige Freihafenstellung die verfassungsmäßige Garantie geben. Darüber ist kein Streit. Die Regierungen sind einverstanden mit dieser Garantie, die Fassung des Artikels 34 paßt auch vollkommen auf den gegenwärtigen Zustand. Die Regierungen haben ausdrücklich anerkannt, daß der Bundesrath verpflichtet ist, dieselben Gesichtspunkte Hamburg gegenüber festzuhalten. Es ist also Hamburg die größtmögliche Sicherheit gegeben. Was aber die Mitwirkung des Reichstages bei der Einziehung der Unterelbe in das Zollgebiet betrifft, so ist ja durch die Annahme des Antrages Möller dem Reichstage jede nur mögliche Garantie für sein verfassungsmäßiges Recht gegeben. Es wäre das größte Unglück und von der größten Gefahr, wenn man solche Erleichterungen, wie sie Abg. Hänel vorschlägt, gesetzlich fixirte. Es würde das präjudizirlich sein für andere Seestädte. Die Reichsregierung hat sich zu Erleichterungen und zu größter Sorgfalt bei der Wahrung der Zollgrenze verpflichtet. Soll denn vorkommenden Falls mit jenen Erleichterungen gewartet werden, bis der Reichstag kommt, oder soll man einen außerordentlichen Reichstag zusammenberufen? Der Antrag Hänel ist deshalb für uns unannehmbar. (Beifall rechts.)

Bevollmächtigter Staatsminister Bitter: Ich muß den präzisen Aeußerungen des Herrn Abg. Hänel gegenüber die ebenso bestimmten entgegenstehenden Anschauungen, welche bei den verbündeten Regierungen geltend gewesen sind und bleiben werden, zur Sprache bringen. Die Pression, von der er gesprochen, ist, soweit sie auf Hamburg stattfinden sollte, niemals zum Ausdruck gekommen. Der Reichskanzler hat allerdings erklärt, er fühle sich berechtigt, aber auch verpflichtet in Dingen von so großer Wichtigkeit, die er im Interesse des deutschen Vaterlandes für nöthig halte, auch zu Pressionsmitteln zu schreiten. Von dieser Pression kann aber hier nicht die Rede sein, noch weniger aber von einer Pression auf die Berathungen dieses Hauses. Der Bundesrath ist allerdings einseitig in Bezug auf das Regulativ und zwar via facti vorgegangen, in dem Bewußtsein, sich auf dem Boden der Verfassung, der Reichsgesetze zu befinden, die ihn bis jetzt hinreichend zu seinem Vorgehen berechtigt haben und immer berechtigen werden. Auch in den angeblichen Pressionen auf das Haus liegt keine Methode, schon deshalb nicht, weil der Bundesrath gar nicht darüber zweifelhaft war, daß eine reine Frage der Kompetenz, wie sie in der Verfassung begründet ist, vorliegt. Der Bundesrath ist allerdings dem Reichstage gegenüber unverantwortlich, aber daraus folgt nicht, daß er seine Verantwortlichkeit nicht ebenso fühlt, wie jeder Einzelne und der Reichstag. Er hat in jedem Mitglied, das nach seinen Instruktionen handeln muß, die volle Verantwortlichkeit für das, was er thut, als ein gleichberechtigter Faktor der Gesetzgebung; die Beschlüsse des Bundesraths beruhen auf der verantwortlichen Ueberzeugung derjenigen, die dort ihre Stimmen zu geben haben, und auf den Instruktionen ihrer Regierungen, und diese Regierungen sind, wenn auch nicht der Bundesrath selbst, doch ihrerseits monarchisch gegliedert. Uebrigens weiß ich nicht, warum dieser Frage eine so hohe politische Bedeutung beigelegt wird. Es handelt sich hier nicht um eine große Staatsaktion, sondern um ein Zollregulativ, mit welchem Herr Hänel im Ganzen und Großen einverstanden ist, und von dem er anerkennt, daß, wenn es nicht erlassen würde oder erlassen wäre, der Vertrag mit Hamburg überhaupt unausführbar und in jedem Falle schädlich sein würde. Ich möchte also von allen diesen Fragen absehen, weil ich von der Verschärfung solcher Konflikte und der Ansichten von dem Herandrängen an Konflikte oder Verfassungsfragen mir keinen besonderen Vortheil versprechen kann. Die verbündeten Regierungen glauben ihrerseits in dieser ganzen Frage eine Pflicht nationaler Politik erfüllt zu haben, welche vielleicht schon früher hätte in Gang gebracht werden sollen, welche aber jetzt sicher nicht zu spät kommt. Ich muß aber, da Herr Hänel auf seine gedruckte Erklärung im Bericht der Hamburger Kommission zurückgegangen ist, noch Einiges sagen über die Details des Zollrechts, welche dem Bundesrath Veranlassung gegeben haben, die Frage so zu ordnen, wie sie bisher geordnet worden ist. Das Material befindet sich der Hauptsache nach in der Zollordnung. Ich gehe über Art. 34 der Verfassung fort und kann nur dem beitreten, daß auch ohne die Einschiebung des Art. 34 in den § 1 die ganze Frage in ruhiger und sicherer Weise ihren Fortgang genommen haben würde auf Grund der Vereinbarung und der Verfassung. Die Frage des Zollregulativs beruht hauptsächlich auf § 90 und § 167 der Zollordnung, welche die Ausführungen der Gesetze und Verordnungen betreffen, auf der Hafenordnung und auf § 54 Gesetzes, welcher wörtlich lautet: „Auf kurzen, durch das Vereinsgebiet führenden Straßen können nach Maßgabe der von der obersten Landesfinanzbehörde zu treffenden Anordnungen bei der Abfertigung Erleichterungen eintreten." Abg. Hänel hält nun die im Zollregulativ angegebenen Erleichterungen nicht für solche, sondern für eine Aufhebung des Abfertigungsverfahrens. Dem ist aber nicht so, sondern es sind nur die Schiffe, welche im Transit von Hamburg nach der See und umgekehrt nach Hamburg, Harburg, Altona gehen, der Erleichterung theilhaftig, die Zollvorschriften bleiben im Uebrigen dieselben. Ganz besonders muß ich hier betonen, daß die Bedingung der Führung der Zollflagge für die Schiffe, die im Großen und Ganzen hier aufgestellt ist, die ist, daß ein Lootse an Land genommen wird, welcher zur Wahrnehmung der Ausführung der Zollvorschriften an Bord eidlich verpflichtet ist. Was bedeutet denn das Aufziehen der Zollflagge? Es bedeutet, daß das Schiff in direktem Verkehr ohne irgend sich anders, als durch Naturereignisse gezwungen, auf der See aufzuhalten, nach Hamburg gehen, dort erst deklariren und entladen kann. Diese Erleichterung glaubten die Regierungen Hamburg schuldig zu sein weil es bei schwerem Wetter häufig unmöglich ist mit Zollbeamten an Bord zu gehen und die Lootsen, welche sich in diesem Falle auf die Schiffe begeben müssen, in der Lage sein werden, die Zollkontrole in genügender Weise auszuüben. Bremen gegenüber übte der Bundesrath 1879 in sehr ähnlicher Weise dasselbe Recht aus. Man hat ferner davon gesprochen, der Ausdruck „kurze Strecken" berechtige die verbündeten Regierungen nicht, eine solche Ausnahmemaßregel im Erleichterungsverfahren, wie § 54 sie ausspricht, eintreten zu lassen. Man wird aber allgemein anerkennen müssen, daß jener Ausdruck subjektiv beurtheilt werden kann nach den Anschauungen, die der Bundesrath über die ganzen Verhältnisse hat. Die Elbe hat von Kuxhaven bis Schandau eine Länge von 730 Kilometern oder 96 Meilen; dieser Strecke gegenüber handelt es sich um eine Länge von etwa 12 Meilen. Ich bitte, den Zusatzparagraphen abzulehnen. Was die Bundesregierungen gethan haben, haben sie nicht gethan, um etwa neue Verhältnisse zu schaffen, sondern sie haben die Bestimmungen der Verfassung zu erweitern und ihrer endgiltigen Ausführung näher zu bringen gesucht und zwar in keinem anderen Interesse, als in dem des deutschen Reichs seiner Würde und Größe und zwar vor allen Dingen in der Erfüllung einer Pflicht für den nationalen Gedanken. (Beifall rechts.)

Abg. Pfafferott: In der revidirten Elbschifffahrtsakte vermag ich nicht eine große nationale oder gar ideale Handlung, wie der Abg. v. Kleist zu erblicken, sie enthält nichts als die Bedrohung der Selbstständigkeit Hamburgs. Der § 1 der Vorlage kann das eingeschränkte Freihafengebiet Hamburgs ebensowenig garantiren, als der § 34 der Verfassung die Einschränkung selbst verhindern konnte. Heute ist uns erst wieder gesagt, daß eine Pression auf Hamburg in keiner Weise ausgeübt sei. Ist denn die Einbeziehung der Unterelbe in das Zollgebiet etwas anderes als eine Pression? Trotzdem bedeutet der Eintritt Hamburgs nicht die Herstellung eines einheitlichen Zollgebiets. Ich bitte aus diesem Grunde, die Vorlage abzulehnen.

Abg. Langwerth von Simmern: Die Sache hat für mich eine doppelte Seite: eine rechtliche und eine föderative. Ich verstehe es nicht, wie man sich auf der Rechten des Hauses darüber freuen

konnte, daß die Regierung in dem Augenblick, wo wir Hamburg zu Hilfe kommen wollten, einen Vertrag mit diesem abschloß, der uns den Boden unter den Füßen entzog. Ich stehe den Herren auf der rechten Seite des Hauses näher als es scheint und gehe durchaus von konservativen Gesichtspunkten aus. Aber ich möchte die Konservativen vor dem Wege warnen, auf den der Konservatismus in den fünfziger Jahren gerieth. Auch damals bestand eine Reaktion und, wie ich hinzusetze, eine berechtigte Reaktion gegen den Liberalismus. Aber sie verfiel in den großen Irrthum, daß man Konservatismus und Absolutismus verwechselte. Die Herren sind jetzt auf demselben Wege, und ich möchte den Konservatismus, den ich vertrete, vor dem Schicksal des damaligen bewahren. Aber auch als Föderalist bin ich gegen die Vorlage. Wir Hannoveraner sind zur Zeit Föderalisten in partibus infidelium. Der Abg. v. Kleist hat gesagt, das Reich sei eine einheitliche Persönlichkeit, und er hat damit doch vor Allem sein Votum begründet. Da haben Sie die république une et indivisible der französischen Revolution. Ich fürchte, daß das künftige Freihafengebiet zu klein, von viel zu dünner Taille sein wird, um lebensfähig zu sein, daß der Hamburger Handel trotz allem in mannigfacher Weise gehemmt und geschädigt wird und daß die Hamburger sich allmälig an die Aufgabe ihres Freihafens gewöhnen werden. Wir Hannoveraner dürfen unseren Rechtsanspruch auf die Selbständigkeit unseres Landes nicht aufgeben und wir brauchen deshalb ein selbständiges Hamburg neben uns.

Abg. Windthorst: Ich stehe auf dem Standpunkte: keine Politik kann anders gedeihen, als dadurch, daß sie sich auf dem Rechtsboden hält. Eine Politik, welche sich von demselben entfernt, muß unwiederbringlich mit Allem, was sie geschaffen hat, untergehen. Es ist ein großes nationales Interesse, Hamburg in seiner Selbständigkeit zu erhalten. Gerade weil ich Föderalist bin und unter die Kategorie derer einbegriffen werde, die man für Partikularisten erklärt, bin ich für diese Vorlage. Mit Sorgfalt habe ich im Vorjahr die Schritte beobachtet, welche die Regierung Hamburg gegenüber unternahm. Nun hat Hamburg einen Schritt gethan welcher die ganze Sachlage wesentlich veränderte; es handelt sich für uns nicht mehr um einen Prozeß gegen Hamburg, sondern um die Frage: sollen wir den Antrag Hamburgs mit einem Korb beantworten? Die Herren in Hamburg haben uns gesagt: wir sind bereit, die und die Opfer zu bringen und wollen jetzt beitreten, da nur dadurch uns unsere Freihafenstellung gesichert wird, wir acceptiren den neuen Zustand als eine dauernde Institution. Ist diese Institution wirklich eine dauernde, dann wird Hamburg bleiben, was es ist: eine freie unabhängige Stadt des deutschen Reichs. Weil ich diesen Erfolg wünsche, darum stimme ich für den Antrag. Die Ablehnung würde im Gegentheil zur Folge haben, daß die Selbständigkeit Hamburgs unwiederbringlich verloren geht; sie würde die Wiederaufnahme all der alten Maßregeln zur Folge haben und bewirken, daß Hamburg eine Preußen subjizirte Stadt wird. Darauf kommt es mir allerdings vor Allem an: Ist durch die Vorlage und die Kommissionsbeschlüsse das neue Verhältniß dauernd geschaffen? Dauer an sich giebt es auf dieser Welt überhaupt nicht (Heiterkeit). Die Verhältnisse werden geordnet durch den Menschen und — mens ambulatoria ad mortem, der Mensch wechselt mit seinen Gedanken, bis er begraben wird. Und wenn man mich fragt, ob es denn immer so bleiben wird hier unter dem wechselnden Mond (Große Heiterkeit), dann glaube ich doch antworten zu können: die neue Institution wird mindestens so dauerhaft sein, wie jeder Friede. Mit Recht ist im Berichte darauf hingewiesen worden, und auch ich will das hier konstatiren, daß der § 1 der Kommission nicht ein bloßer Gesetzes-, sondern ein Verfassungsparagraph ist. Daraus folgt, daß eine Abänderung desselben unmöglich sein würde, wenn 14 Mitglieder im Bundesrath widersprechen. Die von Hänel mit seinem Antrage befolgte Tendenz will ich als eine durchaus motivirte anerkennnen; es ist nur die Frage, ob sie praktikabel ist. Zur Zeit bin ich nicht davon überzeugt. Hänel hat auf die Nothwendigkeit gesetzlicher Regelung hingewiesen. Ich bin nicht dieser Ansicht. Wir würden in die Exekutive eingreifen, wenn wir diese Bestimmung dem Bundesrath entziehen wollten. Mir genügt vollständig die Resolution der Kommission, die die Bedeutung hat, daß das, was die beiden Faktoren der Gesetzgebung festgestellt haben, auch vom Reichstage acceptirt werde. In der Kommission schon hat der preußische Finanzminister, der die Bundesregierungen vertrat, sein Einverständniß mit dieser Resolution ausdrücklich erklärt. Ich bitte ihn, heute, oder doch vor der Abstimmung, diese Erklärung hier im Hause zu wiederholen. Die Folgen, die der Anschluß für die Umgegend haben würde, können nur günstige sein. Insbesondere würde Hamburg einen großen Theil der jetzt dort vorräthig gehaltenen Produkte demnächst von der Umgegend beziehen müssen. Das würde auf die Landwirthschaft sehr nützlich einwirken und die Solvenz steigern. Stimmen Sie dem § 1 zu, mit dem wir, glaube ich, das möglichst Beste erreicht haben.

Bevollmächtigter Staatsminister Bitter: Auf die Aufforderung des Abg. Windthorst muß ich bemerken, daß eine Beschlußfassung der verbündeten Regierungen natürlich nicht eher möglich ist, als bis die Beschlüsse des hohen Hauses vorliegen. Bei den Verhandlungen zwischen mir und den Vertretern der freien Stadt Hamburg war der Wunsch ausgesprochen worden, daß die im Bundesrath wiederholt besprochene Frage der Regulirung der Zollverhältnisse auf der Unterelbe im Protokoll selbst und in der Uebereinkunft geordnet werden möchte. Es schien das bedenklich, weil man nicht in der Lage war, die verbündeten Regierungen im Voraus in einer Weise vertragsmäßig zu vinkuliren, welche ihrer freien Entschließung vorgegriffen haben würde, weshalb eine Bestimmung über die Zollbehandlung auf der Unterelbe in den Vertrag nicht aufgenommen ist. Dies hat, wie vorauszusehen war, in Hamburg Beunruhigungen erregt, in Folge deren der diplomatische Vertreter der Hänsestädte, Dr. Krüger, wie Sie wissen, den den Reichskanzler schriftlich um Aufklärung ersucht hat, welche auch erfolgte. Der Vertrag enthält eine Bestimmung, derzufolge für den Bezirk, welcher der Stadt Hamburg als Freihafen dauernd verbleibt, der Artikel 34 seine Wirksamkeit behält, und zwar so, daß jener Bezirk ohne Zustimmung Hamburgs nicht verändert oder aufgehoben werden kann. Die Bestimmung ist mit der Bestimmung der Zollverhältnisse auf der Unterelbe für identisch betrachtet worden. Darauf hat sich der Herr Reichskanzler, wenn auch nicht in urkundlicher, so doch in authentischer Form über diese Frage dahin ausgesprochen, daß die Belassung der Zolleinrichtungen auf der Unterelbe in der gegenwärtigen Lage zwar nicht thunlich erscheint, daß er aber die Voraussetzung des Senates von Hamburg theile und bestätige, daß die geplante Anordnung, wonach die aus der See nach Hamburg und umgekehrt gehenden Schiffe, sofern sie unter Zollflagge oder Leuchte transitiren, von zollamtlicher Behandlung befreit bleiben, als eine dauernde Einrichtung in's Auge gefaßt sei. Es wird weiter gesagt: „Ich bezweifle nicht, daß dieses System, dessen Durchführung, wenn auch nicht ausschließlich, so doch überwiegend unter die Kontrolle auf das Zollwesen beeidigter Lootsen wird gestellt werden können, in der Praxis sich bewähren und für die Sicherheit genügen werde. Sollte wider Erwarten eine Aenderung desselben sich nach Maßgabe künftiger Erfahrungen als nothwendig erweisen, so werde ich meinerseits nur zu einer solchen Einrichtung mitwirken, welche den Verkehrsbedürfnissen des Freihafengebietes mit der See — und zwar nicht minder eines im verkleinerten Umfange dauernd beizubehaltenden wie des jetzigen Freihafengebietes — mindestens in gleichem Maße wie die Zollflaggen-Einrichtung Genüge leistet. Auch werde ich in solchem Falle nicht unterlassen, dem Senat durch eine vorgängige Benachrichtigung Gelegenheit zu geben, seine desfallsigen Ansichten und Vorschläge rechtzeitig zur Vertretung zu bringen. Ich werde bestrebt sein, den Interessen und Wünschen Hamburgs u. s. w." — Hier ist also die dauernde Einrichtung in's Auge gefatß, und sie ist, wie wir rückhaltslos anerkennen, nothwendig, wenn Hamburg seiner bisherigen Welthandelsstellung weiter entsprechen will, nicht nur im eigenen Interesse, sondern im allgemeinen deutschen Interesse. Ich trage meinerseits kein Bedenken, mich für die Resolution, welche von der Kommission vorgeschlagen ist, zu erklären, ohne dadurch die Bundesregierungen zu vinkuliren.

Abg. Meyer (Jena): Es ist in der That erforderlich, wenn den Interessen des Seehandels Rechnung getragen werden soll, daß bei der Zoll-Abfertigung eine große Coulanz herrscht. Dies kann aber nur erreicht werden, wenn die Abfertigung unter einer mit den lokalen Interessen vertrauten Behörde steht. § 1 in der vorliegenden Fassung stellt materiell nur fest, was in der Vereinbarung zwischen dem Reichskanzler und Hamburg festgestellt war. Der Umstand, daß der Senator Versmann sich gegen die Nothwendigkeit gesetzlicher Regelung erklärt habe, kann uns nicht bestimmen, von einer solchen abzusehen. Im Interesse eines dauernden Rechtszustandes ist der Weg des Gesetzes entschieden nothwendig. Was die staatsrechtliche Seite der Frage betrifft, so gestattet § 54 des Vereinszollgesetzes nur die Anordnung von Zoll-Erleichterungen durch den Bundesrath. Hier handelt es sich aber um Befreiungen, zu denen also der Bundesrath allein nicht zuständig ist. Wenn übrigens gegen die genauere Spezialisirung im Hänel'schen Antrage Bedenken herrschen, so würde ich folgende Fassung vorschlagen: „. . . . wenn sie den durch Verordnung des Bundesraths festzustellenden Kontrolvorschriften genügen."

Bundeskommissar Geh. Rath Neumann: § 54 des Zollgesetzes, auf welchen sich der Bundesrath stützt, lautet: „Auf kurzen durch das Vereinsgebiet führenden Straßen können nach Maßgabe der von den obersten Landes-Finanzbehörden zu treffenden Anordnungen bei der Abfertigung Erleichterungen eintreten; nun sagte der Abg. Hänel in der Kommission, daß die Grenze von kurz und lang sich nicht ziehen lasse. Der Ausdruck „kurze Strecke" ist aber ein historischer. Schon das Protokoll der Zollkonferenz von 1839 enthält eine Bestimmung, was unter dem Ausdruck kurz zu verstehen sei, und zählt solche Strecken auf, welche länger sind als diese Strecke von 10 Meilen. Der Abg. Hänel hat dann die Frage aufgeworfen, welche Behörde zum Erlaß von Regulativen berechtigt sei, die entsprechende Landeszollbehörde oder der Bundesrath. Er hat sich hinsichtlich der Erleichterungen für eine gesetzliche Regelung entschieden. Wenn der Bundesrath die Regulative erlassen hat, so liegt dies an der Wichtigkeit der zu wahrenden kommerziellen Interessen. Eine gesetzliche Regelung wäre schon deshalb bedenklich und unpraktisch, weil es sich hier um Zweckmäßigkeitsgesichtspunkte handelt. Ich glaube also, daß eine gesetzliche Festlegung die Sache eher schädigen als ihr nützen würde.

Abg. Hänel: Der Bundesrath spricht eine doppelte Sprache. Wenn der Bundesrath gesetzgeberisch spricht, dann ist die betreffende Anordnung eine Befreiung von jeder Abfertigung, wenn man aber gegen uns polemisirt, dann ist es keine Befreiung, sondern eine Erleichterung. Wenn man gegen uns polemisirt, so sagt man, es handele sich um eine amtliche Begleitung, als Gesetzgeber aber sagt man, das geht aus den Regulativen klar hervor, daß die amtliche Begleitung gerade das Gegentheil von der Begleitung der Schiffe durch Lootsen sei. Das schlimmste Manöver aber ist es, wenn man ohne Weiteres die Bestimmung, wonach die oberste Finanzbehörde Zollbestimmungen erläßt, ganz einfach hinweginterpretirt und sagt, der Bundesrath ist ebenso gut. Herr Windthorst hat erklärt, daß für ihn eine gesetzliche Regelung, wie ich sie vorschlage, zwar annehmbar sei, daß er sich aber beruhigen könne, wenn man die Resolution annehme. Ich möchte ihn fragen, was würde er sagen, wenn man in kirchenpolitischen Fragen eine derartige Resolution vorschlüge und ihm sagte, das wäre genau so, als wenn man die Sache gesetzlich regelte? (Heiterkeit.) Diese Resolution basirt auf einem Schreiben des Reichskanzlers an den Ministerresidenten Krüger, in welchem die bekannte Klausel enthalten ist, die Regierungen würden bei der weiteren Ordnung der Zolleinrichtungen um so weiter gehen, wenn die technischen Fragen nicht zu Anknüpfungspunkten für politische Bestrebungen benutzt würden, welche den verbündeten Regierungen die Pflicht zur Wahrung ihrer verfassungsmäßigen Rechte auferlegen. Diese Klausel macht eine wirkliche Garantie für die Versprechungen fast illusorisch. Hier kann nur eine gesetzliche Fixirung zum Ziele führen, nicht eine Resolution, die nur ein Verlegenheitsmittel ist, um nicht das thun zu müssen, was man thun muß. (Beifall links.)

Bundeskommissar Geh. Rath Neumann: Der Bundesrath spricht keineswegs eine doppelte Sprache. Es sei nicht eine Zollbefreiung, sondern eine Zollerleichterung, welche der Bundesrath im Sinne habe.

Abg. Windthorst: Wir sind in der Kommission der Meinung gewesen, daß man nicht das Vollendete erreichen müsse, sondern was überhaupt zu erreichen sei. Die Resolution giebt uns zwar nicht eine volle Garantie, aber ein materielles Einverständniß mit den Forderungen Hamburgs.

Der von der Kommission vorgeschlagene § 1 wird mit großer, fast an Einstimmigkeit grenzender Mehrheit angenommen, der Antrag Hänel gegen die Stimmen des Fortschritts, der Sezession und einzelner Welfen abgelehnt.

Der § 2 der Kommissionsbeschlüsse, welcher dem § 1 der Vorlage entspricht, lautet: „Der Reichskanzler wird ermächtigt, der freien und Hansestadt Hamburg zu den Kosten der Bauten, Anlagen, Einrichtungen und Expropriationen, welche durch den Zollanschluß Hamburgs und die mit demselben verbundene Umgestaltung der bestehenden Handels- und Verkehrsanlagen veranlaßt werden, aus der Reichskasse einen Beitrag in Höhe der Hälfte des hamburgischerseits für die bezeichneten Zwecke festzustellenden Kostenbedarfs, jedoch höchstens in Höhe von 40 Millionen Mark zu leisten."

Abg. Sandtmann: Wir in Hamburg handeln in dieser Frage nicht ganz frei und nicht ganz aus eigenem Entschluß. Wir glauben, daß die Beihilfe, welche das Reich in diesem Fall für den Anschluß Hamburgs zu leisten hat, die kleinere ist gegenüber den außerordentlichen Opfern, welche Hamburg sich selbst auferlegt. Im Allgemeinen hätten wir von unserem Standpunkte aus gewünscht, unsere alten Verhältnisse aufrecht erhalten zu können (Hört, hört! links), aber wir standen unter dem Eindruck, daß in Wahrheit die große Mehrzahl der deutschen Nation mindestens in dem Irrthum befangen war, daß die Ausnahmestellung der Hansestädte nicht im Interesse des gesammten Vaterlandes liege. Sowohl die Hamburger Bürgerschaft wie der Senat hat unter diesem Einfluß gestanden, und diese Meinung hat wesentlich beigetragen, die Geneigtheit in Hamburg hervorzurufen, diesem Zustande ein Ende zu machen, um Frieden mit Deutschland zu haben. Die Opfer, welche Hamburg in diesem Falle, wenn auch unfreiwillig, zu übernehmen bereit ist, treffen Hamburg in außerordentlicher Schwere. Die große Umwandlung, die sich in unseren Verhältnissen vollziehen wird und muß, ist eine bedeutende Last für eine lange Reihe von Jahren, und es kann nicht bezweifelt werden, daß nicht allein die materiellen Nachtheile, welche einstweilen Hamburg treffen, sondern namentlich auch die Umstände, die als außerordentlich erschwerend mit ins Gewicht fallen, wie zum Beispiel die Nothwendigkeit der Räumung eines wesentlichen Gebietes, das heute von etwa 25,000 Menschen bewohnt wird. So lag die Sache für uns, ehe der Vertrag vom 25. Mai durch die Hamburger Bürgerschaft gut geheißen war. Seitdem aber das geschehen ist, müssen wir uns in Hamburg sagen, daß, nachdem der Vertrag angenommen ist und unsere gesetzgebenden Faktoren den Antrag an den Bundesrath gestellt haben, Hamburg nunmehr in die Zollgemeinschaft Deutschlands aufzunehmen, es für uns auch gegeben ist, uns in die Verhältnisse hineinzufinden. Die außerordentlich großen Kosten aber, welche namentlich der nothwendige Kanal verursacht, liegen allerdings schwer auf uns. Aber wir hegen andererseits das Vertrauen, daß durch den Fleiß und die Tüchtigkeit unserer Bevölkerung diese Nachtheile nach und nach überwunden werden. Wenn ich nun annehme, wie kolossal die pekuniären Opfer sind, welche Hamburg nur dem Druck folgend doch schließlich sich bereit erklärt hat zu übernehmen, so halte ich die Opfer, welche vom Reiche gefordert werden, für mäßige. Dabei ist der verbesserte Transit, welcher vom Zollinlande nach dem Zollinlande und namentlich über Hamburg nach dem Norden durch den Anschluß Hamburgs erreicht wird, von ganz wesentlicher Bedeutung. Bisher ist durch das nöthige Zollverfahren ein Zeitaufwand von 1 bis 2 Tagen erforderlich, der in Zukunft ganz fortfällt. Es ist auch nicht zu leugnen, daß ein kleinerer, wenn auch nicht so wichtiger Faktor eine Rolle spielt: die Belästigung des Personenverkehrs; daß auch dieser fällt, wird wenigstens insofern sein Gutes haben. Ferner ist von großer Bedeutung, daß der direktere und intimere Verkehr, der sich zwischen dem deutschen Inlande und Hamburg entwickeln wird, dazu beitragen wird, daß die Produkte des deutschen Vaterlands in Hamburg nicht nur mit größerer Vorliebe, sondern auch in größerer Bedeutung gehandelt werden. Ich beziehe das namentlich auf Getreide, Zucker und Sprit. Es kann außerdem keinem Zweifel unterliegen, daß deutscher Zucker konsumirt werden muß, wo augenblicklich vorzugsweise auch französischer konsumirt wird. Es ist vielfach geäußert worden, daß auch das Exportgeschäft darunter außerordentlich gewinnen müsse. Ich kann die Ansicht nicht theilen, daß durch große Exportlager, die vielfach als günstig angesehen werden, dem Handel in Wahrheit gedient werden kann, aber ich bin andererseits der Meinung, daß es unausbleiblich sei und die natürliche Folge der näheren Berührung tüchtiger Faktoren sein wird, wie wir die Industrie Deutschlands und andererseits die Kaufmannschaft zu nennen wohl berechtigt sind, daß daraus unter allen Umständen Vortheile hervorgehen. Es ist auch zuzugeben, daß die Ausdehnung des Konsums auf die etwa 480,000 Seelen, welche Hamburg und das zollfreie Gebiet jetzt noch enthält und die bisher ausgeschlossen waren, Vortheile bringen wird. Freilich möchte ich auch in diesem Falle keineswegs mich einer Uebertreibung schuldig machen. Aber ich gebe zu, daß alle diese Einzelheiten zusammengenommen wohl dahin wirken können, daß man die Gesammtsache als eine vernünftige und praktische bezeichnen kann. Ich bin der Meinung, daß wir es als einen wesentlichen Fortschritt auf dem Gebiet des Handels und Verkehrs zu betrachten haben, wenn nach dieser Richtung hin Fortschritte gemacht werden, die nicht allein für Hamburg, sondern für alle deutschen Seeplätze mit analogen Verhältnissen eingeführt würden. Ich möchte dann aber auch darauf hinweisen, daß es sich in Wahrheit bei der Bewilligung der 40 Millionen nicht lediglich um Hamburgische Interessen handelt, daß darin nicht eine Subvention Hamburgs gesehen werden kann, sondern, daß wie Hamburg von jeher die Aufrechthaltung der Schiffbarkeit der Elbe und aller Verhältnisse, die auf Handel und Verkehr Bezug haben, selbstständig erhalten hat, so auch dem gegenüber Deutschland ein außerordentliches Interesse hat, dem deutschen Handel zu Hilfe zu kommen überall da, wo es nöthig ist. Ich möchte empfehlen, die 40 Millionen im Hinblick auf die Bedeutung und die Nothwendigkeit und auf die Billigkeit zu bewilligen. (Beifall.)

Abg. Bamberger; Bei der Verweisung an die Kommission waren drei Gesichtspunkte maßgebend: 1) es müsse gezeigt werden, daß wirklich aus diesem Anschlusse Hamburgs so große wirthschaftliche Vortheile für das Reich hervorgingen und so wenig Benachtheiligungen für Hamburg, daß für beide Theile die Opfer durchaus gerechtfertigt wären. 2) daß man einen Zustand herbeizuführen suche, der auch den Rechtsbestand der hier ins Leben zu Rufenden sicher stelle; 3) verlangte man, daß der Punkt der Hineinbeziehung Bremens in diesen Zollverband aus der Kommission mit einem ganz anderen Gesichtspunkt herauskommen müsse als er jetzt hinein kam. Wenn ich mich nun aber frage, was ist trotz all der redlichen Bemühungen der Kommission geleistet worden, so muß ich doch sagen, daß von allen den Wünschen, die der Kommission auf den Weg gegeben worden, beinahe nichts erfüllt ist. Sprechen wir zunächst von Bremen. Der Bericht erwähnt seiner nur auf einer halben Seite, und auch da ohne den Schatten eines Hinweises auf das künftige Schicksal dieser Stadt. Herr Kollege Meier (Bremen) hat sich dabei allerdings beruhigt, und ich kann ihm das Zeugniß eines großen Sanguinikers nicht versagen. Ueber den Rechtspunkt brauche ich mich nicht länger aufzuhalten. Das Ende all der großen Rechtsbegehrungen und Rechtsfeilschungen ist eine bloße Resolution. M. H.: ich will keine Glossen darüber machen, was eine Resolution zu bedeuten hat, namentlich unter den gegenwärtigen Umständen. Es wird eben einfach nur der große Kirchhof der Resolutionen um ein Grab mehr bevölkert. Herr Hänel hofft zwar, daß einmal ein Rächer aus diesen Gebeinen auferstehen werde. Ich theile seinen Wunsch und seine Hoffnung. Kollege Windthorst hat uns damit getröstet, daß die Regierung sich so beifällig zur Resolution gezeigt habe, besonders der preußische Finanzminister; ja, wenn nur Alles in dessen Hand läge! Ich würde mich ja vielleicht auch, trotzdem ich ein Gegner der Resolutionen bin, mit dieser hier befreunden können. Sie klingt allerdings nicht wie eine Beethoven'sche Symphonie, aber doch wie eine Arie aus Mozart, so daß ich sagen möchte: „Wen solche Reden nicht erfreu'n, verdienet nicht ein Mensch zu sein". (Heiterkeit.) Wenn die Sicherung unseres Rechtsbodens vom preußischen Finanzminister abhinge, dann könnte auch der kleinste Parlamentarier erwarten, daß jede Berichtigung, die er wünscht, noch an demselben Abend in der „Nordd. Allgem. Ztg." steht. (Heiterkeit links.) Doch so viel Sympathie mir auch die verlockenden Reden des preußischen Finanzministers einflößen, sie sind jedenfalls kein Rechtsboden. Ob das Recht etwas mehr oder weniger nach Rechts oder nach Links gewendet werde, davon werden am Ende weder wir noch die Nation allzutief berührt werden. Der Schwerpunkt der Frage liegt nämlich nicht hierin, sondern in den wirthschaftlichen Folgen und Motiven. Da ist es nicht nur meine Wahrnehmung, sondern eingestandenermaßen der Eindruck der Unbefangensten, daß eine genügende wirthschaftliche Motivirung der gegenwärtigen Maßregel auch in der Kommission trotz all ihrer Bemühungen nicht gelungen ist. (Hört, hört! links.) Ich würde Ihnen das hier einschlagende außerordentlich reichhaltige Material mittheilen, wenn die Zeit nicht schon zu weit vorgerückt wäre. Selbst Herr v. Minnigerode hat sich dahin geäußert, daß er und seine Freunde sich betreffs der 40 Millionen nicht verhehlen könnten, daß die Motive zur Zeit in keiner Weise genügend erschienen. In demselben Sinne hat sich Kollege Windthorst ausgesprochen, ebenso Dr. Hänel und Kollege Barth. Bei dieser Gelegenheit muß ich aber doch hervorheben, daß ich von den Herren, die in erster Lesung der Regierung einen Vorwurf wegen der schlechten Motivirung gemacht haben, erwarte, daß sie die Regierungs-Vorlage ablehnen werden. Die Regierung hat ja doch Alles gesagt, was sich sagen läßt; es waren in Wirklichkeit nicht mehr Motive vorhanden, als von der Regierung beigebracht worden sind; und die beste Regierung kann keine guten Motive beibringen, wo keine vorhanden sind. Das ist überhaupt der Fehler an so manchem Gesetz, bei dem man sich über die schlechten Motive beklagt: der Fehler liegt nicht in den Motiven, sondern in der Vorlage, wie es sich hier auf das Evidenteste zeigt. Die paar tiefgefühlten Worte: „Organismus", „Andringen", „wirthschaftliche Einheit", „Bedürfniß der Nation", „Absperrung und Abgrenzung" sind schließlich alles, was in dieser Sache zu sagen ist. Thatsächliches Material ist so wenig vorhanden, daß es gegenüber dem kolossalen Anlauf und Kraftaufwand, den wir machen, in nichts verschwindet. Der Grund, den man später geltend gemacht und zu einem allgemeinen deutschen erhoben hat, lauft schließlich darauf hinaus, daß man das ganze Freihafensystem Hamburgs unterdrücken wollte. Das war auch die Behauptung, die im Jahre 1879/80 hier im Reichstage geltend gemacht wurde. Und wenn von Zeit zu Zeit solche Verlangen hier geltend gemacht wurden, dann hat man auch immer derartige Motive gebracht. Dieser Gedankengang ist an sich allerdings schwer vom Verstande aus zu rechtfertigen, wurde aber von den Leuten gebilligt, welche die Sache betrieben. Es war der höchste Gipfel eines Prohibitivsystems, erst eine Zollinie nach innen zu ziehen, weil sie sich mit Recht sagen, daß wenn die Kaufleute verhindert werden, fremdes Gut in Deutschland einzuführen, die Konsumenten vom deutschen Produzenten zu kaufen gezwungen sind. Dann aber zu behaupten, daß der jenseitige überseeische Ausländer deutsches Gut kaufen wird, das ist ein Ueberschlagen des Prohibitivsystems, das selbst vom schutzzöllnerischen Standpunkt nicht mehr haltbar ist. Nun ist noch ein zweites Motiv, und zwar daß man Hamburg verhindern müsse

gewisse fremdländische Produkte zu verkaufen und nach dem Auslande zu führen. Wie sich die Herren erinnern werden, die schon in den Jahren 1878—1879 hier im Reichstage waren, spielte hier der Spiritus eine ganz besondere Rolle. Man kann sagen, der Sprit ist ein ganz besonderer Saft, wo es sich um die Reichsgesetze handelt, (Heiterkeit links) und so wissen wir ja, wie Herr von Kardorff uns mit der größten Indignation schilderte, wie gott- und pflichtvergessen Hamburg sei, daß es russischen, amerikanischen und dergleichen Sprit fabrizire und ins Ausland führe, daß das ein Raub am deutschen Spiritus sei. Das war auch einer der maßgebendsten Gesichtspunkte für die ganze Bewegung, welche die Unterdrückung des Hamburger Freihafens wollte. Endlich war noch der dritte Gesichtspunkt der, daß das Ausland Waaren nach Hamburg schicke, die als Transit oder kommissionsweise vertrieben würden. Es wird zugegeben, Hamburg hat einen Freihafen nöthig, in dem die fremde Waare vollständig ihren Markt finden kann. Der Hamburger Handel hat dessen nöthig, und es wird zugegeben, daß die Industrie in Hamburg so geschützt werden müsse, daß sie das ausländische Gut theils im Freihafen, theils in Zwischenlägern behandeln kann. Auch der vermeintliche Gegensatz zwischen den Hamburger und den zollvereinsländischen Interessen ist als eine falsche Vorstellung im Namen der Regierung beseitigt. Herr Mosle war der Ansicht, daß die Seestädte ohne die Freihafenstellung ihren Seehandel und Weltverkehr nicht aufrecht erhalten können, denn es seien alle Städte ohne diese Freihafenstellung im Laufe der Zeit zurückgegangen. So sprach Herr Mosle im Jahre 1878, ich will nicht sagen, ob es avant oder aprés la lettre war. (Heiterkeit.) Alles das ist beseitigt. Ich habe klassische Zeugen dafür, daß auch die Regierungsmotive nur sagen, der Freihafen müsse erhalten werden, die Industrien, welche vorher in Hamburg betrieben wurden, müssen weiter betrieben werden bis ans Ende dieses Jahrhunderts, und es ist auch Zahlenmaterial in den Motiven dafür beigebracht, daß Hamburg in den letzten Zeiten fortwährend emporgegangen sei. Mit solchen Betrachtungen läßt sich der Antrag sicher nicht rechtfertigen. Zulängliche Motive sind nicht zu finden. Die eifrigen Vertheidiger der Vorlage haben darauf hingewiesen, daß auch aus dem beklagenswerthen Brand in Hamburg eine Verbesserung hervorgegangen sei, sie haben also auch das schmeichelhafte Zeugniß ausgestellt, daß wir Hamburg einstweilen demoliren in der Hoffnung, daß ein Phönix aus seiner Asche erstehe. Von diesem Standpunkt habe ich nichts zu korrigiren. Die Anschauung aber, daß in Hamburg Exportlager entstehen würden, die einen großen Markt zur Versorgung des Auslandes begründen würden, ist grundfalsch und beruht auf einem alten Zeiten entnommenen Gedanken. Stapelplätze spielen nur noch eine Rolle in Ländern, die der Kultur nach nicht hoch stehen. In Nowgorod und Jassy mögen sie noch am Platze sein. Für gewisse Zweige haben sie sich auch noch in Leipzig und Frankfurt erhalten, aber auch da wird zugegeben, daß die Bedeutung der Messen herabgehe. Das heutige Geschäft, das sich schneller bewegt, verträgt keine Arbeit auf Vorrath, da jedes Jahr neue Bedürfnisse und neue Reformen bringt. Durchschlagend erscheint noch die Erwägung, daß die immer mehr abnehmende Höhe des Gewinnes es nicht erlaubt, Lager aufzustapeln, in denen ungeheure Kapitalien stecken, die an Zinsen mehr auffressen als der Kaufmann verdient. Selbst die Fortschritte der letzten 30—40 Jahre sind jetzt antiquirt. Die Lager waren abgeschafft und Kommissionsreisende an deren Stelle getreten, die von überseeischen Ländern in die großen Zentren kamen und dort Einkäufe machten nach Muster und Vorrath. Das war schon etwas Expeditiveres als das bloße Vorrathslager aber, auch das hört auf. Nun hat man sich darauf berufen, daß die Zollniederlage, die bisher in Hamburg gewesen wäre, nicht dem Bedürfniß genügt hätte. Wenn bloß die Mangelhaftigkeit einer solchen Niederlage den Waarenverkehr nach Außen nicht weiter entwickeln ließe, so wäre nichts einfacher, als ein besseres Depot zu gründen und das würde einen weit geringeren Theil von Kosten in Anspruch nehmen, als die man jetzt verlangt. Man sagt, daß in Hamburg durch das System der gemischten Läger eine Verbindung zwischen Inland und Ausland ermöglicht würde. Was das aber für eine Verbesserung der Zustände sein soll, ist mir nicht klar. Früher war eine Zollvereinsniederlage im Inland, jetzt wird eine ausländische Niederlage im Inlande gemacht, weil das Inland Zollverein ist. Das ist ein schwieriges Experiment, daß man den ganzen Verkehr mit ausländischen Waaren verscheucht aus dem Gebiet, wo er groß geworden ist und ihn hinübertreibt auf das linke Ufer der Elbe, wo ein Viertel gegründet werden soll, das grundsatzmäßig nicht bewohnt werden soll, das nicht durch eine Brücke verbunden werden kann mit dem anderen Theile von Hamburg und welches dadurch alle Bedingungen erdrückt, unter denen der hamburger Export so groß geworden ist. Herr Senator Versmann hat in der Zeit, als der Vertrag noch nicht abgeschlossen war, uns sehr schön erklärt, wie Hamburg ohne große Niederlagen als kleiner Staat eine so ungeheure Rolle im maritimen Verkehr der ganzen Welt spielen kann. Das wird von Grund aus zerstört. Es wird eine neue Stadt gemacht mit der Bedingung, sie nicht bewohnen zu dürfen, die durch eine Zollgrenze getrennt ist von Denen, die diesen Handel und die Geschäfte betreiben sollen. Wenn Sie das Hamburger Handelsgebiet von dem Produktionsgebiet trennen, werden Sie künstliche Surrogate schaffen, aber diesen natürlichen Organismus, wie er sich seit Jahrhunderten herausgebildet hat, werden Sie nie hervorrufen. Es wird nun als der wesentlichste Punkt der Forderung der heimischen Industrie noch angeführt der Import, der aus dem deutschen Binnenlande nach Hamburg hineingeführt wird. Dieses Argument ist falsch. Es ist nicht richtig, daß wir eine große Erweiterung des deutschen Produktionsabsatzgebietes in Hamburg zu erwarten haben. Die eingehenden Untersuchungen, die vom Bundesrath angestellt sind zu der Zeit, wo es sich darum handelte, wie hoch man das Aversum zu bestimmen habe, bewiesen, daß die Konsumtion von Hamburg an deutscher Produktion schon heute mehr als 70 pCt. der gesammten Hamburger Konsumtion ausmacht. Was soll denn jetzt noch übrig bleiben? Wir führen für beinahe 3 Milliarden ausländisches Gut in Deutschland jährlich ein und die Hamburger werden doch als so nahe am Meere liegend nicht aufhören, ihren Antheil an diesem eingeführten Gut weiter zu verzehren! Wird nun nicht durch die Hamburger Konkurrenz die Industrie namentlich der umliegenden Gebiete geschädigt werden? Werden sich nicht für Massenfabrikate Fabriken in Hamburg etabliren, die die Rohstoffe nach dem Entladen der Schiffe sofort verarbeiten? Ich habe gewiß für den Unitarismus ein starkes Gefühl. Aber ist es denn wahr, daß Hamburg von Deutschland abgesperrt ist? Man könnte höchstens geltend machen, daß ja Waaren, die einmal in das bis jetzt ausgeschlossene Hamburg hineingekommen sind, nicht mehr zurückgeführt werden könnten. Aber wie unerheblich dies ist, habe ich schon nachgewiesen. Was den Kostenpunkt anlangt, so handelt es sich nicht blos um die 40 Millionen, nicht blos um die ganzen Ausgaben, die Hamburg machen muß, sondern auch um die für Bremen, mithin um ein Opfer an nationalem Vermögen von beiläufig 200 Millionen, und da ist es doch der Mühe werth zu fragen: ist Grund vorhanden, solche Summe aufzuwenden? Wodurch entstehen nun die Kosten? Sie entstehen durch den merkwürdigen Kanal, der jetzt in Hamburg gebaut werden soll. Anderwärts baut man bekanntlich Kanäle, um Wassergebiete mit einander zu verbinden. Hier hat Gott einen schönen breiten Fluß in die Stadt gelegt und was thun wir? Wir bauen dicht nebenher einen Kanal, auf dem man fahren kann. (Heiterkeit.) Spätere Geschlechter werden die Zeit, welche diesen Kanal gebaut hat, vergleichen mit gewissen klassischen Städten des Alterthums und der heutigen Zeit, die berühmt waren wegen ihrer klugen Maßregeln. (Große Heiterkeit.) Nicht des Verkehrs wegen, sondern zur Befriedigung der Zollbedürfnisse bauen wir einen Kanal von 50—60 Millionen? Dieses Geld könnte man sehr gut für andere Kanäle anlegen, für welche wir im deutschen Reiche wohl ein Bedürfniß haben. Nur der kleinste Theil der Schiffe wird durch diesen Kanal gehen, denn der Hauptverkehr geht von der Oberelbe weiter nach der See und von der See nach der Oberelbe. Es ist also kein Bedürfniß, einen solchen Kanal anzulegen. Diejenigen, die für die Vorlage stimmen, sagen: Hamburg selbst will es so. Ja, wenn Hamburg von vornherein gesagt hätte, es geschehe ihm eine Wohlthat mit dieser Einschließung, so würde ich trotz der 40 Millionen zustimmen. Aber ich kann diesen Beweis absolut nicht anerkennen, denn Hamburg hat nicht mit freiem Urtheil gehandelt, als es diesen Vertrag einging. (Sehr richtig! links.) Die ganze Verhandlung durchweht die einzige Tonart, als seien sie Verhandlungen, die ein belagernder General mit der in zwei Parteien, eine für die Uebergabe, die andere für Widerstand, gespaltenen Bürgerschaft gepflogen hat. (Sehr richtig! links.) Hat der Reichskanzler nicht selbst gesagt: „ich betrachte es als meine Pflicht, Gewalt auszuüben, wenn ich hier einen Vortheil für das Reich sehe?“ Ich glaube es ihm ganz bona fide und zwar viel lieber, wenn er sagt, daß es ihm seiner Natur und Ueberzeugung nach ganz sympathisch sei, Gewalt auszuüben, um eine gute Absicht durchzusetzen, als wenn er hier in etwas sentimentaler Weise für das Recht des Schwachen gegen den Starken pladirt! (Sehr gut! links.) Die Hamburger und Bremer als die Verfolgten haben sich von denen, die ein Interesse daran hatten, die öffentliche Meinung herauszustaffiren, bange machen lassen, daß überhaupt eine solche öffentliche Meinung existire. Ich halte alle Aussagen von der öffentlichen Meinung, die seit Jahrzehnten den Anschluß des hansestädtischen Gebietes an den Zollverein verlange, für erfunden von Interessenten, die ihr vermeintliches Interesse für das des großen Vaterlandes halten, und von einer gewissen begeisterten Publizistik, die sich dieser Dinge bemächtigt hat. Ich habe nachgesehen, wie weit wohl die „öffentliche Meinung“ in Deutschland konstatirt ist, und ich habe in der ganzen Zeit von 1815 bis heute nur die allerspärlichsten Zeugnisse dieser Art gefunden. Das Jahr 1848 mit seiner großen Bewegung hat an die Sache nur leise angerührt. Der erste scheinbar große Anstoß ging 1867 von gewissen Industriezentren aus, die aus dem Anschluß Hamburg's und Bremen's neues Leben für sich erblühen sahen. Als wir 1868 bei der Einweihung des Zollparlaments in corpore nach Hamburg gingen, da freute sich Alles über diese schönen Freihäfen. Es war die schöne Zeit, wo der Abg. Völk meinte, es sei der Frühling, und man werfe sich nur noch mit Schneeballen, die bald schwelzen. Seitdem werfen wir einander Felsblöcke an die Köpfe. Jetzt sind wir auf einmal so patriotisch geworden, daß wir den Zustand nicht mehr ertragen können, den wir selber gepriesen haben. Wenn man so gar keine greifbaren Gründe mehr hat, dann ernennt man eben leicht etwas zur „öffentlichen Meinung“, was nur im eigenen Kopfe existirt, und wenn man gar keinen anderen Ausdruck dafür weiß, dann nennt man es ethisch (Heiterkeit.) Ja, meine Herren, ich habe mir selbst das Vergnügen gemacht, in der Kommission diese kleine Falle zu stellen. Als wir da gegenseitig bekannten, daß doch eigentliche Gründe nur in einer homöopathischen Dosis beigebracht seien, da warf ich das Wort hin mit einer etwas perfiden Absicht, ja e t h i s c h e Gründe bleiben allerdings noch übrig. Sofort haben sich alle Redner der Ethik bemächtigt. (Große Heiterkeit.) Keiner blieb zurück. Vom Spiritus war man ausgegangen; zum Teufel war der Spiritus, das Ethos war geblieben: (Heiterkeit.) Derselbe Reichskanzler, der wünscht, daß um jede Stadt wieder Zollgrenzen hergestellt werden, hält es für eine Versündigung am deutschen Reiche, wenn wir die einzige Grenze, die am Meere hergeht, etwas mehr nach dem Inlande gezogen wissen wollen. Auf diese Konsequenz verstehe ich mich nicht. Bilden nicht die bairischen Reservatrechte, das Postwesen, die Art der diplomatischen Vertretung der Einzelstaaten viel stärkere Einschnitte in die formale nationale Einheit, als diese Zollgrenze? Schaffen wir erst einmal andere Partikularitäten ab, dann werden wir auch von der Zollgrenze sprechen. Kommen Sie mir doch nicht mit der öffentlichen Meinung, weil so viel Broschüren entstanden sind. Wenn ich danach die öffentliche Meinung bemessen sollte, so müßte ich mich in noch viel höherem Grade für die Aufhebnng des Impfzwanges erklären. (Heiterkeit.) Nun sagt man, das mag alles gut und schön sein, aber die Hamburger wollen Ruhe haben, ja, wer hat denn jetzt Ruhe in Deutschland? (Heiterkeit links.) Die Hamburger werden auch ihren Zweck nicht erreichen. Der jetzige Artikel 34, der sie schützen soll, ist viel schwieriger als der alte Artikel 34, der sie auch nicht geschützt hat. Es wird entweder die neue Freihafenstadt, die jenseits der Elbe gebildet werden soll, eine solche Thätigkeit entwickeln, daß sie die alte Stadt ersetzt, dann wird dieselbe Belästigung und dieselbe Beunruhigung eintreten wie jetzt. (Sehr wahr! links.) Oder es gelingt nicht, die südliche Stadt zu dieser Höhe hinaufzubringen, so haben Sie Hamburg einen ungeheueren Schaden beigefügt, und die Beunruhigung ist erst recht da. Es war eine Zeit, wo ich und die so denken wie ich waren, bei den Hansestädten recht gut angeschrieben. Jetzt werden wir vielleicht als zweifelhafte Freunde angesehen, und Andere, die nicht genug die Nase rümpfen konnten, wenn von den Hansestädten und ihrem Eigennutz die Rede war, sind jetzt die guten Freunde. Ich will den Hansestädten von Herzen wünschen, daß ihnen diese neue Freundschaft gut bekommen möge. Ich glaube, daß er ein guter Freund der Hansestädte ist, welcher ihnen sagt: laßt euch nicht bestimmen durch momentane Unbequemlichkeit, durch eine große momentane Beklemmung, um in eine Zukunft hineinzukommen, die voller Gefahren ist, und die mit ihrer Gefährlichkeit und ihren Schäden viel länger dauert und auch viel schwerer drücken wird, als die gegenwärtige Beunruhigung, darum stimme ich gegen diese Vorlage. (Lebhafter Beifall links.)

Die weitere Berathung wird bis S o n n a b e n d 11 Uhr vertagt. Auf der Tagesordnung steht außerdem noch die dritte Lesung der Berufsstatistik.

Verantwortlicher Redakteur: H. B a u e r in Posen. — Für den Inhalt der folgenden Mittheilungen und Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Gewinn-Liste der 4. Klasse 165. kgl. preuß. Klassen-Lotterie.

(Nur die Gewinne ü b e r 210 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt.)
(Ohne Gewähr.)

B e r l i n, 20. Januar. Bei der heute begonnenen Ziehung sind folgende Gewinne gezogen worden:

194 212 (3000) 20 83 326 89 99 553 674 97 729 89 827 914 22 24 51 92 (600). **1**027 118 49 59 90 98 214 38 41 48 88 93 412 58 (600) 88 92 524 647 (600) 76 701 901 4 99 (300). **2**035 85 87 106 49 (300) 78 361 76 403 77 86 587 637 59 739 817 918 29 40 98 (300). **3**043 63 106 88 213 19 73 81 305 15 17 (300) 42 401 2 74 596 715 (3000) 51 932 44 58 (1500) 67 71. **4**014 84 135 232 325 87 444 512 25 49 58 (1500) 602 4 37 756 (15,000) 77 (300,000) 860 74 82 903 33 46 52 74 (300). **5**018 90 154 71 233 88 (600) 93 306 62 459 505 18 51 56 629 770 92 869 940 87. **6**034 (300) 103 93 200 1 33 52 53 419 20 41 74 553 699 (600) 789 (3000) 835 90 (300) 901. **7**016 33 52 135 208 17 (600) 33 38 91 301 56 81 96 453 533 37 46 604 7 22 753 77 814 93) 98. **8**013 138 72 271 90 302 510 23 53 65 742 63 823 32 70 993 98 (300). **9**020 (1500) 28 86 174 78 83 233 45 378 481 503 28 75 618 65 80 802 68.

10004 62 110 (300) 92 209 12 49 79 333 418 79 623 57 (300) 63 78 757 58 90 (600) 828 34 65 910. **11**015 80 (1500) 121 55 317 (6000) 402 522 98 (300) 623 46 (3000) 785 820 22 45 87 88 939 60 79 96. **12**053 100 229 39 336 476 (600) 505 (1500) 614 (300) 22 31 701 (15000) 53 910 28 82. **13**014 (1500) 45 (600) 178 98 (600) 256 99 (300) 318 23 88 95 97 438 (600) 52 79 (600) 650 90 724 27 49 83 99 845 (3000) 977. **14**024 (300) 28 41 (300) 127 64 71 230 43 325 28 98 456 503 90 97 (3000) 666 86 736 58 (300) 852 901 20 23 44 81. **15**031 88 115 (1500) 30 82 (300) 241 74 493 567 616 17 767 79 96 (300) 800 24 (3000) 942 56 67. **16**005 88 115 52 218 39 365 70 73 422 (1500) 36 54 634 (6000) 76 (300) 88 731 841 (300) 53 75 94 953 75. **17**063 74 (300) 87 179 (300) 213 34 318 21 57 (3000) 79 462 68 71 534 (1500) 47 88 671 703 16 19 84 830 927 61. **18**001 46 79 82 89 91 (600) 162 68 286 312 54 (300) 405 9 (300) 516 625 737 819 34 928 95. **19**026 (1500) 51 74 99 (300) 197 242 76 (300) 80 86 310 93 402 9 50 52 74 (600) 558 63 66 654 99 721 61 66 823 86 904 36 59.

20030 89 149 55 231 80 308 62 434 42 500 (300) 11 23 (300) 631 59 (1500) 706 38 819 42 83 939 (300) 55. **21**062 79 104 (300) 31 34 44 68 86 92 (300) 245 47 49 413 61 73 509 676 717 (300) 65 (1500) 70 74 806 10 34 85 87 934 78. **22**185 200 54 64 (300) 90 337 415 58 77 89 569 668 (1500) 79 (1500) 748 808 904. **23**006 55 144 94 258 93 94 301 466 81 510 86 (1500) 97 680 96 (300) 731 812 17 42 77 902 34 49 73. **24**071 89 225 58 608 764 85 805 10 (300) 21 32 36 45 909 41 64 68 (3000). **25**006 15 59 72 104 11 54 88 306 (300) 7 11 (300) 55 404 52 72 (600) 89 518 620 (300) 54 97 721 (300) 37 42 46 811 46 49 93 (600) 952 80 83. **26**189 97 205 70 93 319 412 40 69 86 623 65 69 780 (600) 821 26 31 59 964 86. **27**247 393 427 500 98 (600) 631 35 68 80 763 833 (300) 73 80 (300) 991 (300). **28**003 (1500) 54 166 88 (3000) 209 61 68 313 82 608 701 8 27 75 90 833 59 85 93 913. **29**103 69 253 80 89 335 456 90 96 553 672 798 (300) 827 45 51 87 952 55 89 (300).

30072 99 126 27 208 (1500) 22 68 311 92 99 573 (600) 89 704 37 51 60 87 802 65 (3000) 933 70 78. **31**054 97 234 52 99 (300) 338 48 439 (300) 60 584 631 62 702 (300) 37 (300) 53 86 842 86 (3000) 980. **32**050 (600) 68 81 126 (300) 38 305 (300) 28 71 560 664 746 80 918 (3000) 64 74. **33**028 29 (1500) 41 43 68 171 239 40 324 (300) 84 411 25 40 45 46 536 (300) 62 97 (300) 748 87 872 903 85. **34**118 26 42 (300) 55 67 68 71 233 316 67 (300) 500 625 74 84 805 25 30 65 (1500) 950. **35**011 98 127 (300) 92 232 43 (600) 68 98 (1500) 351 (600) 421 585 650 (300) 712 21 93 (300) 838 66 961. **36**012 47 128 261 73 307 51 72 412 60 591 (300) 617 29 (300) 36 67 (1500) 713 54 816 42 974. **37**059 146 77 84 266 75 (3000) 321 50 418 (3000) 26 62 549 644 70 706 92 886 (3000) 904 (600). **38**001 15 70 146 (600) 256 75 303 31 419 88 509 58 (1500) 60 607 24 32 (300) 79 731 865 931 (600) 45 52 79 81. **39**034 56 94 119 30 87 213 51 88 311 26 54 405 (600) 94 513 (300) 48 (300) 612 (300) 35 51 (600) 97 753 866.

40040 (600) 95 98 (300) 146 (600) 84 (1500) 244 83 (300) 374 (300) 622 61 706 60 874 88 (300) 930. **41**070 111 35 54 94 97 (300) 373 404 42 56 98 (1500) 535 89 615 24 63 707 21 67 (600) 906 (300) 32 59. **42**022 27 (300) 68 (300) 163 (600) 68 (600) 81 95 208 16 (300) 37 58 401 67 91 93 521 59 661 99 716 852 928 (600) 71 93 (300). **43**075 79 100 (300) 56 64 (300) 67 70 265 316 463 509 52 (1500) 96 789 95 810 40 49 929 75 91. **44**057 (300) 82 90 123 (300) 29 81 (3000) 306 402 61 533 627 (1500) 726 851 92 942. **45**024 124 51 262 68 379 456 68 605 (1500) 829 49 69 99 (300) 924. **46**018 86 89 121 38 85 213 43 69 71 84 327 437 98 502 (300) 93 624 35 702 12 29 817. **47**000 40 44 71 (1500) 88 (300) 96 107 (1500) 71 (3000) 90 201 (300) 8 62 413 65 (1500) 70 588 90 622 23 (1500) 93 707 8 (300) 861 (600) 966. **48**004 (300) 14 28 50 86 122 226 91 343 85 (300) 420 54 91 662 767 90 850 57 922 30 47. **49**135 53 86 248 80 393 (6000) 401 63 500 18 35 63 72 648 52 715 48 846 908 (1500) 13 61 80.

50001 49 94 166 216 21 32 63 (300) 480 94 577 87 668 706 34 95 824 971. **51**058 (600) 82 140 219 308 20 (600) 401 22 (3000) 38 (300) 81 537 (600) 84 696 98 720 (300) 54 81 87 812 25 (300) 29 81 960. **52**030 (3000) 143 49 92 (300) 272 326 (300) 408 70 83 597 644 703 (600) 801 911 19 (3000) 87. **53**048 73 133 62 204 36 91 93 379 481 (1500) 510 40 45 64 (3000) 693 726 834 57 67 (300) 78 82 937 (300). **54**009 55 125 276 323 51 441 43 (600) 70 504 18 34 38 653 (3000) 57 81 88 54 (1500) 720 40 (3000) 62 63 (3000) 64 92 909 38 55. **55**133 206 68 (600) 93 94 96 304 22 27 536 61 78 610 51 813 41 66. **56**033 52 112 (600) 13 72 74 261 62 325 (3000) 62 457 550 57 61 73 627 47 91 (6000) 94 708 20 50 882 939 44 (600) 59. **57**002 20 (3000) 22 83 104 47 65 254 57 320 99 513 21 53 77 83 743 67 72 88 806 43 61 (600) 67 916 (3000) 55 73. **58**109 35 40 241 72 (3000) 366 432 41 (600) 87 542 70 (600) 84 623 25 713 840 56 986 (600). **59**100 34 258 416 50 506 (300) 32 96 636 69 92 98 709 813 964.

60092 108 (300) 11 222 62 310 26 438 548 (600) 655 60 720 34 (300) 40 (300) 859 71 932. **61**126 (300) 211 14 53 76 89 319 24 32 88 90 425 (300) 92 (300) 528 42 58 697 932 42. **62**233 (300) 38 310 20 76 478 522 74 612 78 726 32 807 (1500) 69 (600) 88 927 50. **63**020 29 141 277 315 75 482 634 35 51 60 78 743 802 11 (600) 18 29 42 907 14 29 74 80 84. **64**046 88 103 65 203 78 368 410 45 580 606 738 40 52 97 (300) 805 9 38 47 972. **65**003 185 97 318 67 77 536 61 73 (300) 648 56 83 749 99 807 68 925 42. **66**050 74 143 54 60 243 52 65 70 318 (1500) 401 48 74 83 538 94 (600) 636 71 (300) 742 72 (300) 825 (600) 913 96 (300) 98. **67**092 264 86 396 423 37 535 37 51 71 88 633 721 39 71 75 91 829 (300) 53 939 57. **68**015 61 148 224 324 57 66 (600) 75 407 (600) 55 (300) 578 85 683 (1500) 96 (300) 712 73 910 12 (300) 13 29 31 (300) 87 (300). **69**038 56 142 53 73 217 310 40 403 569 86 87 635 (600) 81 707 30 34 (300) 44 58 93 815 17 32 912 28.

70087 100 7 56 (300) 68 264 312 13 52 74 (1500) 75 97 451 (1500) 504 25 (600) 30 42 79 82 620 25 852. **71**071 112 308 428 60 579 89 94 704 12 904 (300) 11 19 76 80. **72**079 (300) 155 83 205 304 7 43 (600) 73 465 517 61 97 629 (3000) 727 39 98 807 23 30 (300) 59 (300) 76 914 93. **73**013 18 28 (600) 67 (600) 70 73 88 164 87 303 58 65 70 410 31 33 511 26 27 64 (600) 80 626 (300) 718 851 97 958. **74**022 57 99 144 264 (300) 324 53 433 (1500) 44 89 507 (600) 71 (300) 636 67 71 74 706 12 888 916 26. **75**075 99 (1500) 176 87 307 72 93 415 (300) 21 29 30 45 89 (1500) 509 10 32 36 94 608 31 42 701 12 58 78 803 12 50 54 934. **76**006 7 (1500) 26 31 126 50 89 265 89 318 (1500) 30 87 91 (3000) 479 (300) 609 10 843 825 36 (300) 93 915 44 (1500). **77**011 35 49 81 107 (300) 51 203 98 (1500) 366 422 49 66 67 80 511 740 813 72 75 924 44 (1500) 65 71 80 (1500) 93 (1500). **78**200 37 320 65 421 (1500) 90 655 58 725 82 839 65 982 86. **79**021 60 73 112 13 25 33 49 59 66 279 337 486 94 643 715 (300) 27 (300) 68 853 65 70 978 (600).

80034 163 82 213 14 48 65 (1500) 84 313 43 (3000) 54 70 (3000) 424 94 674 91 725 60 69 858 910 46 75 93. **81**034 91 139 75 77 92 208 (3000) 47 (600) 61 81 91 332 62 71 81 (300) 454 70 91 510 28 96 613 17 45 751 828 71 946 79 (300). **82**006 90 128 41 (600) 222 52 392 426 (300) 56 78 87 (3000) 515 622 45 (3000) 707 8 61 96 824 26 39 921 59 62 79 89. **83**021 25 155 64 76 86 266 (300) 350 92 (600) 412 (600) 88 680 833 986 (1500) 99 (1500). **84**073 105 39 (600) 77 216 60 89 351 94 416 45 (3000) 47 59 82 511 (300) 88 634 70 98 714 27 32 99 809 66 76 999. **85**040 73 106 53 57 74 359 63 (300) 93 573 668 717 51 (300) 90 818 (600) 47 71 91 987 (300). **86**048 54 63 71 105 9 54 65 299 317 41 510 36 79 81 600 729 805 14 20 (1500) 74 917 (300) 40 79 99. **87**030 116 87 220 (300) 91 96 (300) 374 94 435 77 648 (600) 86 746 48 (300) 86 861 65 949. **88**020 (600) 24 154 201 10 303 (1500) 12 (600) 17 28 36 72 (300) 99 (3000) 455 68 (300) 568 76 609 17 88 736 37 (3000) 95 850 62 909 63. **89**002 85 102 26 80 336 528 56 649 803 943 78.

90009 (3000) 54 (300) 94 274 (300) 79 399 (300) 438 84.

652 73 (300) 92 732 (3000) 44 812 16 937. **91**045 85 120 51 271 84 338 40 51 52 85 407 (1500) 34 (600) 36 53 552 71 96 610 731 67 820 79 92 903 77 (1500) 88 90. **92**013 21 51 184 369 (600) 79 410 (6000) 17 39 526 609 72 743 880 93. **93**027 81 (300) 135 96 204 (600) 37 54 440 671 702 12 65 (300) 801 (300) 31 48 82 958. **94**204 74 302 12 14 21 28 39 88 440 68 541 (1500) 65 90 648 (300) 51 66 93 738 49 79 96 923 58.

Berlin, 20. Januar. Wind: NW. Wetter: Trübe u. feucht.

Weizen per 1000 Kilo loko 202—235 M. nach Qualität gefordert, abgel. Anmeld. — bezahlt, defekter Polnischer — Mark ab Bahn, per Januar-Februar — bezahlt, per Februar-März — M. bezahlt, April-Mai 225½ Mark bezahlt, Mai-Juni 225¾ Mark bezahlt, Juni-Juli 226 M. bezahlt, Juli-August — bez., Sept.-Oktbr. — bez. Gek. — Zentner. Regulirungspreis — Mark. — Roggen per 1000 Kilo loko 174—182 M. nach Qualität gefordert, inländischer 178 bis 181 a. B. bez., feiner inländischer — Mark ab Bahn bezahlt, hochfeiner — M. ab B. bez., stark klammer — ab B. bez., alter — Mark ab B. bezahlt, russischer und polnischer 175—178 Mark a. B. bezahlt, defekter —,— Mark ab Bahn bez., per Januar 178—177½—178 bez., per Januar-Februar 176½—176¼ M. bez., per Februar 177 bez., per April-Mai 170—170½—170 M. bezahlt, per Mai-Juni 168 Mark bez., per Juni-Juli 166 Mark bezahlt. Gekündigt 4000 Ztnr. Regulirungspreis 178 Mark. — Gerste per 1000 Kilo loko 132 bis 200 Mark nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loko 138—172 M. nach Qualität gefordert, russischer und polnischer 140 bis 149 M. bezahlt, ost- und westpreußischer 143—155 M. bezahlt, pommerscher und Uckermärker 143—152 bezahlt, schlesischer 151—156 bez., böhmischer 151—156 M. bezahlt, fein weiß mecklenburgischer — ab B. bez., feine 160—164 bez., per Januar — Mark bez., per April-Mai 145½ bez., per Mai-Juni 146—146½—146¼ bez., per Juni-Juli 147 bez. Gekündigt — Zentnr. Regulirungspreis — Mark. — Erbsen per 1000 Kilo Kochwaare 170—215 M., Futterwaare 156 bis 164 Mark. — Mais per 1000 Kilo loko 143—153 nach Qualität gefordert, per Januar — Mark, Januar-Februar — M., per April-Mai 140 M., per Mai-Juni 138½ M. Gekündigt — Ztnr. Regulirungspreis — M. — Weizenmehl per 100 Kilogramm brutto 00: 32,00 bis 30,50 Mark, 0: 29,50—28,50 M., 0/1: 28,50 bis 27,50 Mark. — Roggenmehl inkl. Sack 0: 25,25 bis 24,25 Mark, 0/1: 23,75 bis 22,75 Mark, per Januar 23,90 bezahlt, per Januar-Februar 23,65 bez., per Februar-März 23,50 bez., per April-Mai 23,30 bez., per Mai-Juni 22,90 bezahlt, per Juni-Juli 22,70 bezahlt. — Gekündigt 500 Zentner. Regulirungspreis 23,90 Mark. — Oelsaat per 1000 Kilo. Winterraps — M. Winterrübsen — Mark. — Rüböl per 100 Kilo loko ohne Faß 55,5 M., mit Faß 56,8 Mark, per Januar 56,0 M., per Januar-Februar 56,0 Mark, per Februar-März 56,0 M., per März-April —, per April-Mai 56,3 bez., per Mai-Juni 56,5 bez., Juni-Juli 56,5 bez. Gekündigt — Ztr. Regulirungspr. — M. — Leinöl 100 Kilo loko — M. — Petroleum per 100 Kilo loko 24,8 Mark, per Januar 24,3 bez., per Januar-Februar 24,2 bez, per Februar-März 24,2 bez., per April-Mai 24,2 bezahlt, per Mai-Juni — Mark bezahlt, per Sept.-Oktober 25,4 bezahlt. Gekündigt — Zentner. Regulirungspreis — Mark — Spiritus per 100 Liter loko ohne Faß 47,5 bez., per Januar 48,3 bez., per Januar-Februar 48,3 bez., per Februar-März — bez., per März-April — bez., per April-Mai 49,8—49,7 bez., per Mai 50,2 bez., per Mai-Juni 50,0—49,9 bezahlt, per Juni 51,2 bez., per Juni-Juli 51,0—50,9 bez., per Juli-August 51,9—51,8 bez., per August-September 52,5—52,4 bezahlt. Gekündigt 20,000 Liter. Regulirungspreis 48,3 Mark. (B. B.-Z.)

Breslau, 20. Januar. (Amtlicher Producten-Börsen-Bericht.)

Kleesaat rothe, schwacher Ums, alt ordinär 20—25, mittel 26—30, fein 31—36, hochfein 37—40 Mark, neu ordinär 35—38, mittel 39—44 fein 45—48, hochfein 50—56 Mark, weiße behauptet, ordinär 30—36, mittel 38—48, fein 50—60, hochfein 62—75 Mark. — Roggen: (per 2000 Pfund.) fester. Gek. — Ct. Abgelaufene Kündigungs.-Sch. — per. Januar 169 Brief, Januar-Februar 168 Brief, März-April 167—167,50 bez., April-Mai 168 Br., per Mai-Juni 168 Br., per Juni-Juli —,—. Weizen: Gekündigt — Centner, per Januar 216 Br., —,—. Hafer Gekündigt — Centner, per Januar 143,— Br., per April-Mai 143 Br., — per Mai-Juni 144 Geld, per Juni-Juli 146 Br. — Raps Gek. — Centn., per Januar 270 Br., 268 Gd. — Rüböl unveränd. Gek. Centn., loko 58 Br., per Januar 56,50 Br., per Januar-Februar 56 Brief. per Februar-März —,— per April-Mai 56,— Brief, per Mai-Juni 67 Brief. Spiritus geschäftslos. Gekündigt — Liter. Abgelaufene Kündigungs-Scheine. —,—, per Januar 46, Geld, per Januar-Februar 46 Geld, per Februar-März 47,00 Geld, per März-April 47,50 Geld, per April-Mai 48,50 Gd, per Mai-Juni 48,70 Gd., per Juni-Juli 59 50 Br., per Juli-August 50 Gd., u. Br., per August-September —,—. Zink ohne Umsatz.

Die Börsen-Commission.

Bromberg, 20. Januar. [Bericht der Handelskammer.]

Weizen unveränd., hochbunt und glasig 215—224 M., hellbunt 200—212 Mark. — Roggen behauptet, loko inländischer 165—168 M., — Gerste feine Brauwaare 150—160 M., große und kleine Müllergerste 145—150 Mark. — Hafer loko 145—155 Mk. — Erbsen Kochwaare 170—190 Mk., Futterwaare 145—155 Mk. — Mais, Rübsen, Raps ohne Handel. — Spiritus pro 100 Liter à 100 Prozent 44,75—45,25 M. — Rubelcours 210, Mark.

Berlin, 20. Januar. In der Entwickelung des Verkehrs der heutigen Börse kam unverkennbar in erster Linie der Einfluß der Pariser Verhältnisse zur Geltung. Der Fall der Banque de Lyon et de la Loire ist nun thatsächlich eingetreten, die Bank ist, wie die telegraphischen Depeschen besagen, auf polizeiliche Anordnung geschlossen. Auch aus Wien lagen Meldungen vor, die von einer tiefen Verstimmung der dortigen Börse Zeugniß ablegen. Unter solchen Umständen eröffnet denn das hiesige Geschäft in einer sehr flauen und gedrückten Tendenz. Die tonangebenden Spekulations-Papiere, österreichische Kredit-Aktien natürlich wieder an der Spitze derselben, setzten mit starken Courseinbußen ein und trotzdem wollte sich keine Kauflust zeigen. Die gegenwärtige Situation ist wohl geeignet, Besorgnisse einzuflößen, denn es kommt jetzt der Umstand dazu, daß das Vertrauen im Großen und Ganzen erschüttert ist und daß nur aus den Kreisen der Privat-Kapitalisten die Verkaufs-Aufträge umfangreiche Dimensionen annehmen. Daher hatte die heutige matte Stimmung alle Gebiete ergriffen und es konnten selbst für die noch vor wenig Tagen zur Anlage gern gekauften Industrie-Papiere Käufer nicht mehr gefunden werden. Das gesammte Geschäft nahm einen sehr erregten Charakter an, ohne daß es aber einen größeren Umfang genommen hätte. Erst in der zweiten Börsenstunde konnte eine etwas festere Stimmung einigen Boden gewinnen, es läßt sich aber schwer beurtheilen, ob dies die Folge einer besseren Beurtheilung der Suchlage ist, ob nur augenblickliche Deckungskäufe die Ursache dazu boten. Die Kontremine ist von den Erfolgen überrascht und getraut sich kaum an einen endlichen Sieg zu denken. Einzelheiten aus dem heutigen Verkehr sind nicht besonders anzuführen, die gesunkene Notiz der einzelnen Effekten besagt Alles. — Per Ultimo notiren: Franzosen 524—509—514—512, Lombarden 235—225—231—229, Kredit-Aktien 537,50—536—38—31 bis 534, Wiener Bank-Verein 218—219 bez. und Br., Darmstädter Bank 154,50—159,75—154,50, Diskonto-Kommandit-Antheile 185,60 bis 186,25—184—186,75, Deutsche Bank 145,50—145—144,75, Dortmunder Union 97,60—95—97—96½, Laurahütte 117,30—117,50—115 bis 117,10—116,50. — Der Schluß war ruhiger. — Privat-Diskont 4⅜ Prozent.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 20. Januar 1882.

Preußische Fonds- und Geld-Course.

Preuß. Cons. Anl	4½	105,25 bz
do. neue 1876	4	100,90 bz
Staats-Anleihe	4	100,90 bz
Staats-Schuldsch.	3½	99,00 bz
Od.-Deichb.-Obl.	4½	100,50 G
Berl. Stadt-Obl.	4	100,50 bz
do. do.	3½	95,50 bz
Schldv. d. B. Kfm.	4½	
Pfandbriefe:		
Berliner	5	109,10 bz
do.	4½	104,60 bz
Landsch. Central	4	100,60 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	95,60 bz
do neue	3½	91,40 B
do.	4	100,75 bz
do. neue	4½	
N. Brandbg. Kred.	4	
Ostpreußische	3½	90,50 bz
do.	4	100,60 bz
do.	4	
Westpr. rittersch.	3½	90,75 bz
do.	4	100,60 G
do. I. B.	4	100,40 B
do. II. Serie	4½	103,80 G
Neuldsch. II. Serie	4	100,75 bzB
do. do.	4½	104,00 B
Posensche, neue	4	100,40 bz
Sächsische	4	
Pommersche	3½	89,90 bz
do.	4	100,25 bzG
do.	4½	101,50 bz
Schlesische altl.	3½	
do. alte A.	4	
do. neue I.	4	
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	100,70 bz
Pommersche	4	100,40 G
Posensche	4	100,50 bz
Preußische	4	100,50 bz
Rhein- u. Westfäl.	4	100,50 G
Sächsische	4	100,50 B
Schlesische	4	100,70 bz
20-Frankstück.		
do. 500 Gr.		
Dollars		418,00 G
Imperials		
do. 500 Gr.		
Engl. Banknoten		20,42 bzG
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		80,95 bzG
Oesterr. Banknot.		170,60 bz
do. Silbergulden		
Russ. Noten 100 Rbl		210,60 bz

Deutsche Fonds.

Dtsch. Reichs-Anl.	4	101 00 bz
P.-A. v. 55 a 100 Th.	3½	143,75 bz
Hess. Prsch. a 40 Th.	—	303,60 bzG
Bad. Pr.-A. v. 67.	4	135,10 G
do. 35 fl. Oblig.	—	218 50 G
Bair. Präm.-Anl.	4	136,90 bz
Braunsch. 20 thl.-L.	—	102,40 bz
Brem. Anl. v. 1874	4	
Cöln-Md-Pr.-Anl.	3½	128,50 bz
Dess. St.-Pr.-Anl.	3½	125,00 bz
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	121,75 bz
do. II Abth.	5	118,90 B
Hamb. 50-Thlr.-L.	3	187,75 G
Lübecker Pr.-Anl.	3½	180,75 B
Meckl. Eisenbhanl.	3½	95,00 bz
Meininger Loose	—	27,70 bz
do. Pr.-Pfdbr.	4	119,25 B
Oldenburger Loose	3	149,50 G
D.-G.-C.-B.-Pf. 110	4½	105,50 G
do. do.	4	96,30 bzG
Dtsch. Hypoth. unk.	5	103,75 G
do. do.	4½	102,30 bz
Mein. Hyp.-Pf.	4½	100,10 bz
Nrdd. Grdkr.-H.-A.	5	100,50 bzB
Pomm Hyp.-Pfdbr.		
Pomm. H.-B. I. 120	5	106 00 bzG
do. II. IV. 110	5	103 50 G
Pomm. III. rz. 100	5	100,20 bz
Pr. C.-B.-H.-Br. rz.		
do. do. 110	5	115,00 bzG
do. do. 110	4½	108,60 bz
Pr. C.-B.-Pfdbr. 100	5	106,00 bz
do. do. rückz. 100	4½	104,00 B
do (1872 u. 74)	4	98,50 bzG
do. (1872 u. 73)	5	
do. (1874)	5	
Pr. Hyp.-A.-B. 120	4½	105,00 B
do. II. rckz. 100	5	100,00 G
Schles. Bod.-Cred.	5	103,00 G
do. do.	4½	106 30 B
Stettiner Nat.-Hyp.	5	100,25 bzG
do. do.	4½	103,50 bzG
Kruppsche Obligat.	5	107,75 G

Ausländische Fonds.

Amerik. gek. 1881	6	
do. do. 1885	6	
do. Bds. (fund.)	5	
Norweger Anleihe	4½	
Newyork. Std.-Anl.	6	125,50 bzG
Oesterr. Goldrente	4	78,60 bzB
do. Pap.-Rente	4½	
do. Silber-Rente	4½	64,60 bzG
do. 250 fl. 1854	4	
do. Cr. 100 fl. 1858	—	326,00 bzB
do. Lott.-A. v. 1860	5	122,00 bzG
do. do. v. 1864	—	328,50 bzB
Ungar. Goldrente	6	101,10 bzG
do. St.-Eisb.-Akt.	5	95,30 bzG
do. Loose	—	224 00 bz
Italienische Rente	5	86,60 bz
do. Tab.-Oblg.	6	
Rumänier	8	
Finnische Loose	—	51,50 B
Russ. Centr.-Bod.	5	76,00 bz
do. Boden-Credit	5	83,50 bz
do Engl. A. 1822	5	85,80 bz
do. do. A. v. 1862	5	86,50 bz
Russ. fund. A. 1870	5	
Russ. cons. A. 1871	5	86,50 bz
do. do. 1872	5	86,50 bz
do. do. 1875	4½	77,90 bzB
do. do. 1877	5	90,90 bz
do. do. 1880	4	71,80 bz
do. Pr.-A. v. 1864	5	143,00 bz
do. do. v. 1866	5	141,70 bzB
do. 5. A. Stiegl.	5	60,00 G
do. 6. do. do.	5	85,10 bz
do. Pol. Sch.-Obl.	4	84,40 bzB
do. do. kleine	4	
Poln. Pfandbr.	5	65,10 bz
do. do.	5	
do. Liquidat.	4	56 60 bz
Türk. Anl. v. 1865	—	12,90 bz
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez.	3	

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	
do. 100 fl. 2 M.	
London 1 Lstr 8 T.	
do. do. 2 M.	
Paris 100 Fr. 8 T.	
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	
do. do. 100 F. 2 M.	
Wien öst. Währ. 8 T.	170,45 bz
Wien. öst. Währ. 2 M.	169,55 bz
Petersb. 100 R. 3 W.	209,25 bz
do 100 R. 3 M.	207,25 bz
Warschau 100 R. 8 T.	210,10 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 5, für Lombard 6 pCt., Bankdiskonto in Amsterdam 4, Bremen —, Brüssel 5, Frankfurt a. M. 4½, Hamburg —, Leipzig —, London 5, Paris 5, Petersburg 6, Wien 4 pCt.

Bank- u. Kredit-Aktien.

Badische Bank	4	114,00 G
Bk. f. Rheinl. u. Westf.	4	
Bk. f. Sprit-u. Pr.-H.	4	67,10 bzG
Berl. Handels-Ges.	4	115,75 bz
do. Kassen-Verein.	4	206,00 G
Breslauer Disk.-Bk.	4	96,75 bz
Centralbk. f. B.	4	
Centralbk. f. J. u. H.		
Coburger Credit-B.	4	86,10 bzG
Cöln. Wechslerbank	4	95,00 bzB
Danziger Privatb.	4	
Darmstädter Bank	4	153,50 bzG
do. Zettelbank	4	108,60 G
Dessauer Creditb.	4	97,00 B
do. Landesbank	4	
Deutsche Bank	4	144,90 bz
do. Genossensch.	4	129,40 bz
do. Hyp.-Bank.	4	89,00 G
do. Reichsbank.	4½	149 00 bzB
Disconto-Comm.	4	184,90 bz
Geraer Bank	4	93 25 bzB
do. Handelsb.	4	92 90 bzG
Gothaer Privatbk.	4	114,25 bzG
do. Grundkredb.	4	
Hypothek (Hübner)	4	
Königsb. Vereinsb.	4	97,75 G
Leipziger Creditb.	4	152,80 bz
do. Discontob.	4	111,00 bzG
Magdeb. Privatb.	4	116,50 G
Meckb. Bodencred.	4	60,25 G
do. Hypoth.-B.	fr.	97,75 G
Meining. Creditbk.	4	99,50 bz
do. Hypothekenbk.	4	92,25 bz
Niederlausitzer Bank	4	98,00 bzB
Norddeutsche Bank	4	
Nordd. Grundkredit	4	50.00 B
Oesterr. Kredit	4	
Petersb. Intern. Bk.	4	97,50 bz
Posen. Landwirthsch	4	83,00 bz
Posener Prov.-Bank		120,50 G
Posener Spritaktien	4	57,50 bz
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Bodenkredit	4	107,50 bzG
do. Centralbdn.	4	122,50 bz
do. Hyp.-Spielh.	4	86,50 B
Produkt.-Handelsbk	4	75 00 B
Sächsische Bank	4	123,40 bz
Schaaffhaus. Bankv.	4	88,50 bzB
Schles. Bankverein	4	110,25 G
Südd. Bodenkredit	4	135,00 G

Industrie-Aktien.

Brauerei Patzenhof.	4	195,00 B
Dannenb. Kattun.	4	
Deutsche Bauges.	4	56,00 bz
Dtsch. Eisenb.-Bau	4	
Dtsch. Stahl- u. Eis.	4	
Donnersmarckhütte	4	60,00 bzG
Dortmunder Union	4	14,25 bz
Egells Masch.-Akt.	4	28 25 bz
Erdmannsd. Spinn.	4	36,75 G
Flora f. Charlottenb.	4	
Frist u. Roßm. Näh.	4	78,50 bz
Gelsenkirch.-Bergw.	4	124,75 bzB
Georg-Marienhütte	4	93 50 bzB
Hibernia u. Shamr.	4	87,50 bz
Immobilien (Berl.)	4	81,50 G
Kramsta, Leinen-F.	4	95,00 B
Lauchhammer	4	30,00 B
Laurahütte	4	116,00 bzG
Luise Tiefb.-Bergw.	4	41,25 bzB
Magdeburg. Bergw.	4	118,00 B
Marienhütt. Bergw.	4	52,00 B
Menden u. Schw. B.	4	72,00 bz
Oberschl. Eis.-Bed.		50,00 bzG
Opend	4	
Phönix B.-A. Lit. A	4	85,50 bzB
Phönix B.-A. Lit. B.	4	
Redenhütte cons.	4	103,00 B
Rhein.-Nass. Bergw.	4	
Rhein.-Westf. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	22,00 B
Unter den Linden	4	14,60 bz
Wöhlert Maschinen	4	19,50 bzG

Eisenbahn-Stamm-Aktien.

Aachen-Mastricht	4	51,75 bzG
Altona-Kiel	4	198.50 bz
Bergisch-Märkische	4	121,90 bz
Berlin-Anhalt	4	146 00 bzG
Berlin-Dresden	4	15.40 bz
Berlin-Görlitz	4	33,60 bzG
Berlin-Hamburg	4	303.50 bz
Bresl.-Schw.-Frbg	4	95,25 bzG
Hall.-Sorau-Guben	4	21,90 bz
Märkisch-Posener	4	35,70 bz
Magdeburg-Leipzig	4	
do. do. Lit. B.	4	
Nordhausen-Erfurt	4	29.50 bz
Oberschl. Lit. A u. C.	3½	247,50 bzB
do. Lit. B.	3½	192,25 bzG
Ostpreuß. Südbahn	4	65,90 bz
Rechte Oderuferb.	4	167.50 bz
Rhein-Nahebahn	4	14,75 bzG
Stargard-Posen	4½	103.25 bz
Thüringische	4	205,50 bz
do. Lit. B. v. St. gar.	4	100 30 bz
do. Lit. C. v. St. gar	4½	111.75 bz
Ludwigsh.-Berbach	4	203.50 B
Mainz-Ludwigsh.	4	100,00 bz
Weimar-Geraer	4½	50,75 bzG
Albrechtsbahn	5	34 00 bzG
Amsterd.-Rotterd.	4	144,90 bz
Aussig-Teplitz	4	251,90 B
Böhm. Westbahn	5	130,00 bz
Brest-Grajewo	5	
Dux-Bodenbach	4	137,50 bz
Elisabeth-Westbahn	5	90.25 bz
Kais. Franz Joseph	5	83,25 bzG
Gal. (Karl Ludwig.)	5	125 50 bz
Gotthard-Bahn 90%	5	69.00 bzG
Kaschau-Oderberg	4	60 90 bz
Lüttich-Limburg	4	14,50 bzG
Oestr.-frz. Staatsb.	4	
do. Nordw.-B.	5	371 00 bz
do. Litt. B. Elb.	4	403,00 bz
Reichenb.-Pardubitz	4½	63.60 bz
Kronpr. Rud.-Bahn	5	71,10 bzG
Rjask-Wyas	5	
Rumänier	3½	63,00 G
do. Certifikate	4	
Russ. Staatsbahn	5	134,75 bz
do. Südwestbahn	5	62,40 bzB
Schweizer Unionb.	4	49,00 bz
Schweizer Westbahn	4	33,00 bzG
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau-Prag	4	129,25 bz
Warschau-Wien	4	241,00 bzB

Eisenbahn-Stammprioritäten.

Berlin-Dresden	5	41,25 bzG
Berlin-Görlitzer	5	96,00 bzG
Halle-Sorau-Gub.	5	83,50 bzG
Märkisch-Posen	5	114,50 bzG
Marienb.-Mlawka	5	103,50 bzG
Münster-Enschede	5	19,00 bzG
Nordhausen-Erfurt	5	95,50 bz
Oberlausitzer	5	54,50 bzG
Oels-Gnesen	5	52,00 bzG
Ostpreuß. Südbahn	5	96,00 bzG
Posen-Kreuzburg	5	71,25 bzG
Rechte Oderuf.-Bahn	5	165,25 bz
Rumänische	5	
Saalbahn	5	69,50 B
Saal-Unstrutbahn	3	
Tilsit-Insterburg	5	78,50 bzG
Weimar-Geraer	5	37,00 bzG

Staatsbahn-Aktien.

Brl.-Potsd.-Magd.	4	
Berlin-Stettin	4½	116,60 B
Cöln-Minden	6	
Magd.-Halberstadt	3½	
Mgd.-Halbst. B. abg.	3½	
do. B. unabg.	3½	88,00 G
do. C. do. abg.	5	125.10 bz
Münster-Hamm	4	100,50 B
Niederschl.-Märk.	4	100,39 G
Rhein. St.-A. abg.	6½	161.40 bz
do. neue 4proc.	5	159,50 G
do. Lit. B. gar.	4	100,60 bz

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	
do. do. II.	5	
do. do. III.	5	
Berg.-Märkische I.	4½	103,10 bz
do. II.	4½	103,10 bz
do. III. v. St. g.	3½	94,25 G
do. do. Litt. B.	3½	94,25 G
do. do. Litt. C.	3½	93,90 bzG
do. IV.	4½	102,75 G
do. V.	4½	102,75 G
do VI.	4½	103,80 G
do. VII.	4½	102,75 bz
Aachen-Düsseldf. I	4	
do. do. II	4	
do. do. III	4½	
do. Düss.-Elb.-Br	4	
do. do. II	4½	
do. Dortm.-Soest	4	
do. do. II.	4½	
do. Nordb.-Fr.-W.	4½	
do. Ruhr.-K.-G. I.	4½	
do. do. II	4½	
do. do. III	4½	
Berlin-Anhalt A.	4½	103,20 bzG
do. B.	4½	103,00 bzG
do. Litt. C.	4½	103,00 bzG
Berlin-Görlitz	4½	
do. do. Litt. B.	4½	102,80 B
Berlin-Hamburg I.	4	100,75 G
do. do. II	4	100,75 G
do. do. III.	4½	103,00 bzB
Brl.-Ptsd.-M. A. B.	4	100,10 G
do. do. C.	4	
do. do. D.	4½	103,90 G
do. do. E.	4½	102,90 bz
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	100,25 G
do. do. III.	4	100,25 G
do. IV. v. St. g.	4	100,25 G
do. VI. do.	4	
do. VII.	4½	
Bresl.-Schw.-Freib.	4½	
do. do. Litt. G.	4½	
do. do. Litt. H.	4½	103,00 B
do. do. Litt. I.	4½	103,00 B
do. do. 1876	5	105,60 G
Cöln-Minden IV.	4	100,50 B
do. do. V.	4	100,20 G
do. do. VI.	4½	103,75 bzG
Halle-Sorau-Guben	4½	104,00 G
do. do. C.	4½	104,00 G
Hannov.-Altenbk. I.	4½	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Märkisch-Posener	4½	103,75 B
Mainz-Ludwigsh.	4½	103,00 bzG
do. do.	5	105,50 B
Magd.-Halberstadt	4½	
do. do. de 1861	4½	104,00 G
do. do. de 1873	4½	102,90 B
do. Leipz. A.	4½	105.50 bzG
do. do. B.	4	100,50 B
do. Wittenberge	4½	102,50 B
do. do.	3	85,25 B
Niederschl.-Märk. I.	4	100,75 B
do. II. a 62½ thlr.	4	
do. Obl. I. u. II.	4	100 75 B
do. do. II conv.	4	100,90 B
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	100,30 G
do. D.	4	100,80 G
do. E.	3½	94,25 B
do. F.	4½	
do. G.	4½	103,60 G
do. H.	4½	104 00 bzB
Oberschles. v. 1873	4	
do. v. 1874	4½	
Brieg-Neisse	4½	
do. Cos.-Oderb.	4	
do. Nied.-Zwgb.	3½	91,00 G
do. Starg.-Pos.	4	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Oels-Gnesen	4½	
Ostpreuß. Südbahn	4½	
do. Litt. B.	4½	
do. Litt. C.	4½	
Posen-Creuzburg	5	
Rechte-Oder-Ufer	4½	103,00 bzG
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	
do. v. 1858, 60	4½	102,90 bzB
do. v. 1862, 64	4½	102,90 bzB
do. v. 1865	4½	102 90 bzB
do. 1869, 71, 73	4½	102,90 bzB
do. v. 1874, 77	4½	
Rh.-Nahe v. St. g.	4½	104,20 bz
do. II. do.	4½	104,20 bz
Schleswiger	4½	102,50 G
Thüringer I.	4	101,00 B
do. II.	4½	103,25 G
do. III.	4	101,00 B
do. IV.	4½	103,25 G
do. V.	4½	103,25 G
do. VI.	4½	103,25 G

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	86,50 G
Gal. Karl-Ludwigb.	4½	85,00 bz
do. do. II.	5	
do. do. III.	5	
do. do. IV.	5	
Lemberg-Czernow. I	5	81,25 G
do. II.	5	85.60 G
do. III.	5	81,90 G
do. IV.	5	81.30 G
Mähr.-Schl. C.-B.	fr.	49.80 bz
Oesterr.-Frz.-Stsb.	3	377,00 B
do. Ergänzsb.	3	358,25 B
Oesterr.-Frz.-Stsb.	5	104 90 bz
do. II. Em.	5	104,90 bz
Oesterr. Nordwest.	5	87,70 B
Oest. Nrdwstb. Lit. B	5	86,50 bz
do. Geld-Priorit.	5	
Kaschau-Oderb. gar.	5	81,75 bz
Kronpr. Rud.-Bahn	5	84,30 bzB
do. do. 1869	5	84,30 bzB
do. do. 1872	5	84,30 bzB
Rab-Graz Pr.-A.	4	92.75 bz
Reichenb.-Pardubitz	5	
Südösterr. (Lomb.)	3	274 50 bz
do. do. neue	3	274,50 bz
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	
do. do. 1877	6	
do. do. 1878	6	
do. do. Oblig.	5	100,25 bzB
Brest-Grajewo	5	90,25 bz
Charkow-Asow g.	5	96,50 G
do. in Lstr. a 20	5	90,40 bz
Chark.-Krementsch.	5	96,00 bz
Jelez-Orel, gar.	5	95,90 bz
Koslow-Woron. gar	5	100 20 bz
Koslow-Woron. Ob.	5	86,40 bz
Kursk-Chark. gar.	5	96,10 bz
K.-Chark.-As. (Obl.)	5	86,25 bzB
Kursk-Kiew, gar.	5	100,20 bzB
Losowo-Sewast.	5	81,50 G
Mosko-Rjäsan, g.	5	103,90 B
Mosk.-Smolensk, g.	5	98,00 bz
Schuja-Iwanow.	5	96,00 bz
Warsch.-Teresp., g.	5	97,25 bz
do. kleine, g.	5	
Warschau-Wien II.	5	103,60 G
do. III.	5	103 30 B
do. IV.	5	103,30 B
Zarskoe-Selo	5	66 50 bzB

Druck und Verlag von W. Decker & Comp. (E. Röstel) in Posen.